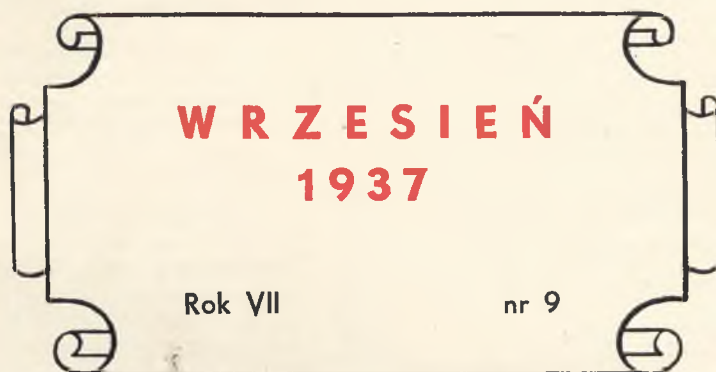
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







KAPITANAT PORTU W GDYNI

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK VII. WRZESIEŃ 1937. Nr 9.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 10, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

LEONARD MOŻDŻEŃSKI
DYR. DEP. MORSKIEGO M. P. i H.

Budowle wodne na wybrzeżu
i ich znaczenie dla życia gospodarczego Polski

W bilansie prac inwestycyjnych za okres tych kilkunastu lat, które nas dzielą od odzyskania Niepodległości, pozycja dorobku inwestycyjnego na naszym wybrzeżu morskim jest szczególnie ważka i interesująca. —Omawiając ten kompleks inwestycji, trzeba na wstępie zaznaczyć, że, o ile wewnątrz kraju wysiłek inwestycyjny, zwłaszcza w pierwszych latach Niepodległości, skierowany był głównie na odbudowę ogromnych zniszczeń wojennych, to na wybrzeżu tworzyliśmy tylko nowe wartości o pierwszorzędnym znaczeniu dla całości naszego życia gospodarczego i politycznego. Drugim momentem charakterystycznym, wiążącym się zresztą z naturą inwestycji na wybrzeżu, jak i wielkością naszej granicy morskiej jest ich ogromne skoncentrowanie na niedużym odcinku. Pozwala to na stosunkowo łatwe dokonanie przeglądu dokonanych prac, jak i na ocenę ich praktycznego znaczenia. Poza tym trzeba sobie uświadomić, że z całokształtu wykonanych już prac inwestycyjnych na wybrzeżu na plan pierwszy wybijają się prace związane z budową, względnie rozbudową naszych portów morskich. Z technicznego punktu widzenia, jak i efektu dokonanych wysiłków, zwłaszcza budowa Gdyni budzi szczególne zainteresowanie. Wiemy przecież wszyscy, że port ten dzięki nowoczesnym zdobyczom techniki powstał na wybrzeżu, gdzie kilkanaście lat temu rozciągały się tylko nieurodzajne torfowiska i piaski nadmorskie. — Dzięki tym zdobyczom technicznym jak i wysiłkom całego społeczeństwa, skromny nasz skrawek wybrzeża morskiego, wynoszący zaledwie 147 klm, stanowi dziś najbardziej aktywny odcinek naszej granicy państwowej, którego dominujące znaczenie dla naszego dalszego rozwoju oraz życia politycznego i gospodarczego nie podlega żadnej dyskusji. Wykonane też przez nas inwestycje są nie tylko realnym sprawdzianem naszych własnych sił i możliwości. — Budzą one również szacunek, zaciekawienie i podziw u obcych. Dokonane na wybrzeżu prace umożliwiły nam przede wszystkim przeprowadzenie zasadniczych przesunięć w drogach i strukturze naszego handlu zagranicznego, które okazały się niezbędne wobec zaszłych w okresie powojennym zmian stosunków politycznych i gospodarczych.

Po tych kilku słowach ogólnego wstępu przechodzę do omówienia w krótkim zarysie najważniejszych, wykonanych już na wybrzeżu inwestycyj — ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni — oraz znaczenia, jakie miały one dla poszczególnych dziedzin naszego życia. Następnie postaram się zobrazować projekty prac inwestycyjnych, wiążących się bądź z naszymi portami, bądź z możliwościami dalszego wykorzystania naszego wybrzeża. Projekty te mają na celu ugruntowanie osiągniętych już zdobyczy oraz dalsze ożywienie i uaktywnienie wybrzeża i jego bezpośredniego zaplecza.

Najpoważniejszym wydarzeniem w zakresie prac inwestycyjnych na wybrzeżu jest niewątpliwie budowa portu w Gdyni. — W tym miejscu pragnę podkreślić, że potrzeba posiadania przez Polskę obok Gdańska portu narodowego na własnym wybrzeżu była tak wyraźnie zarysowana w świadomości kierowniczych czynników już w momencie odzyskania Niepodległości. To też w pierwszej połowie r. 1920 przeprowadzone zostały badania portowe na należącym do Polski wybrzeżu morskim. Doprowadziły one do wybrania pod budowę portu miejsca przy dolinie, położonej między t. zw. Kępą Oksywską a Kamienną Górą. Od nazwy leżącej w tym miejscu nadmorskiej wioski rybackiej Gdynia — otrzymał następnie nazwę pierwszy własny port Polski.

Przeprowadzone wówczas badania portowe polegały na dokładnym zdjęciu planów całej miejscowości, wykonaniu pomiarów głębokości morza na części przyległej do terenów przyszłego portu, przeprowadzeniu wierceń, celem zbadania pokładów gruntu, i na próbnym bagrowaniu.

Trudności, jakie napotkaliśmy przy wyładunku amunicji w Gdańsku w czasie wojny bolszewickiej w lipcu 1920 r., przyśpieszyły i spowodowały ostateczną decyzję wybudowania w Gdyni własnej bazy przeładunkowej i schroniska dla rybaków. — Na ten cel Komitet Ekonomiczny Ministrów dnia 1 listopada 1920

r. przyznał kredyt w wysokości 40 milionów marek.

Pierwsze prace budowlane przy budowie portu rozpoczęto na wiosnę 1921 r. Ze względu na inflację i szybką deprecjację asygnowanych kredytów roboty te, prowadzone systemem gospodarczym, postępowały bardzo powoli. Ważną datą dla budowy portu gdyńskiego jest r. 1924, gdy prace budowlane powierzone zostały Konsorcjum Francusko - Polskiemu, w którego skład weszły firmy polskie, francuskie, duńska i belgijska. — Dalszym, szczególnie ważnym etapem w historii Gdyni było ujęcie spraw morskich w ręce przez p. Wicepremiera Kwiatkowskiego, (słusznie uważanego za twórcę naszej polityki morskiej).

Budowa portu gdyńskiego wykonana została częściowo w lądzie, w drodze czerpania wewnętrznych basenów portowych w dolinie rzeczki Chylonki pomiędzy Kępą Oksywską a Kamienną Górą, częściowo zaś na morzu, w głąb którego wysunięte zostały budowle wodne, tworzące baseny zewnętrzne portu. Nabrzeża wykonane zostały o dwóch zasadniczych typach: 1) na zatapianych skrzyniach żelbetowych i 2) na palach drewnianych ze ścianą szczelną na przodzie. Nabrzeża pierwszego typu, zastosowane we wszystkich wypadkach, gdzie głębokość wody przekraczała 8 mtr, posiadają konstrukcję podwodną z ustawionych obok siebie na podsypie z kamienia i żwiru skrzyń żelbetowych, budowanych na lądzie wewnątrz portu, następnie spuszczanych na wodę i holowanych do miejsca ich ustawienia, po czym zatapianych w odpowiednim miejscu i zapełnianych wewnątrz piaskiem. Uszczelnienia styków między skrzyniami osiągnięto przy pomocy betonu w workach, wypełniającego specjalnie w tym celu pozostawione pachwiny w ścianach podłużnych skrzyń w miejscach ich styku. Konstrukcja podwodna nabrzeży drugiego typu składa się z pali nośnych, na których spoczywa platforma żelbetowa na poziomie wody, oraz ze ściany szczelnej na przodzie nabrzeża, utrzymującej nasypany za nią piasek. Pale i ściany szczelne wykonane zostały z drzewa; jedynie na części nabrzeża Śląskiego, budowanej jeszcze bez osłony i uszkodzonej przez burze podczas wykonywania, użyto ponadto dodatkowej ściany szczelnej żalaznej typu Larsena. Nadwodną konstrukcję nabrzeży pierwszego typu stanowią betonowe ścianki umieszczone nad ścianą frontową skrzyń; nabrzeża zaś typu drugiego posiadają ścianki nadwodne żelbetowe, stanowiące jedną całość z platformą konstrukcji podwodnej. Nadwodne ściany nabrzeży zaopatrzone zostały w krawężniki granitowe oraz w ramy odbojowe.

Piasek uzyskany przy wyczerpywaniu basenów portowych został użyty na utworzenie terenów portowych zarówno w zewnętrznej części portu wysuniętej w morze, jak i przy basenach wewnętrznych, gdyż torfowiska, na których te baseny powstały, nie nadawały się do bezpośredniego użycia na cele budowlane. Aby te tereny przystosować do potrzeb budowlanych, musiała z nich być usunięta górna warstwa torfu aż do stałego podłoża mineralnego i zastąpiona piaskiem uzyskanym przy czerpaniu. Wszystkie wymienione wyżej nasypy wykonane zostały drogą refulowania.

Osłonę portu przed działaniem fali zapewniają falochrony, usytuowane w planie w taki sposób, aby przy wejściu do portu powstało dosyć obszerne przedporcie (avant-port), w którym mogą znaleźć schronienie statki podczas większej niepogody. Należy jednak zaznaczyć, że naturalne warunki redy gdyńskiej, osłoniętej przez półwysep helski, są o tyle korzystne, że z wyjątkiem statków mniejszych chronienie się przed burzą w przedporciu jest bardzo rzadko praktykowane.

Falochrony gdyńskie zbudowane zostały w przeważnej części na skrzyniach żelbetowych i jedynie falochron północny, który jest połączony z brzegiem, w swej części przybrzeżnej, do głębokości 7 mtr, posiada konstrukcję drewnianą. Stanowią ją palisady z pali drewnianych, połączone ze sobą za pomocą kleszczy drewnianych i ściągów żelaznych, przestrzeń pomiędzy którymi jest wypełniona kamieniem.

Ogólny koszt budowli wodnych portu gdyńskiego wyniósł około 150 milionów złotych. Głębokość jego basenów waha się w granicach od 6—12 mtr w zależności od przeznaczenia poszczególnych basenów i nabrzeży. Ogólna długość falochronów wynosi ca 3.950 mb., a wykończonych nabrzeży przeszło 11.5 klm. Powierzchnia portu gdyńskiego wynosi ca 1.010 ha, przy czym tereny lądowe zajmują ca 655 ha, wodne zaś 355.

Oddanie do eksploatacji znacznych ilości gotowych nabrzeży i terenów portowych wymagało odpowiedniego ich wyposażenia w magazyny składowe i urządzenia przeładunkowe.

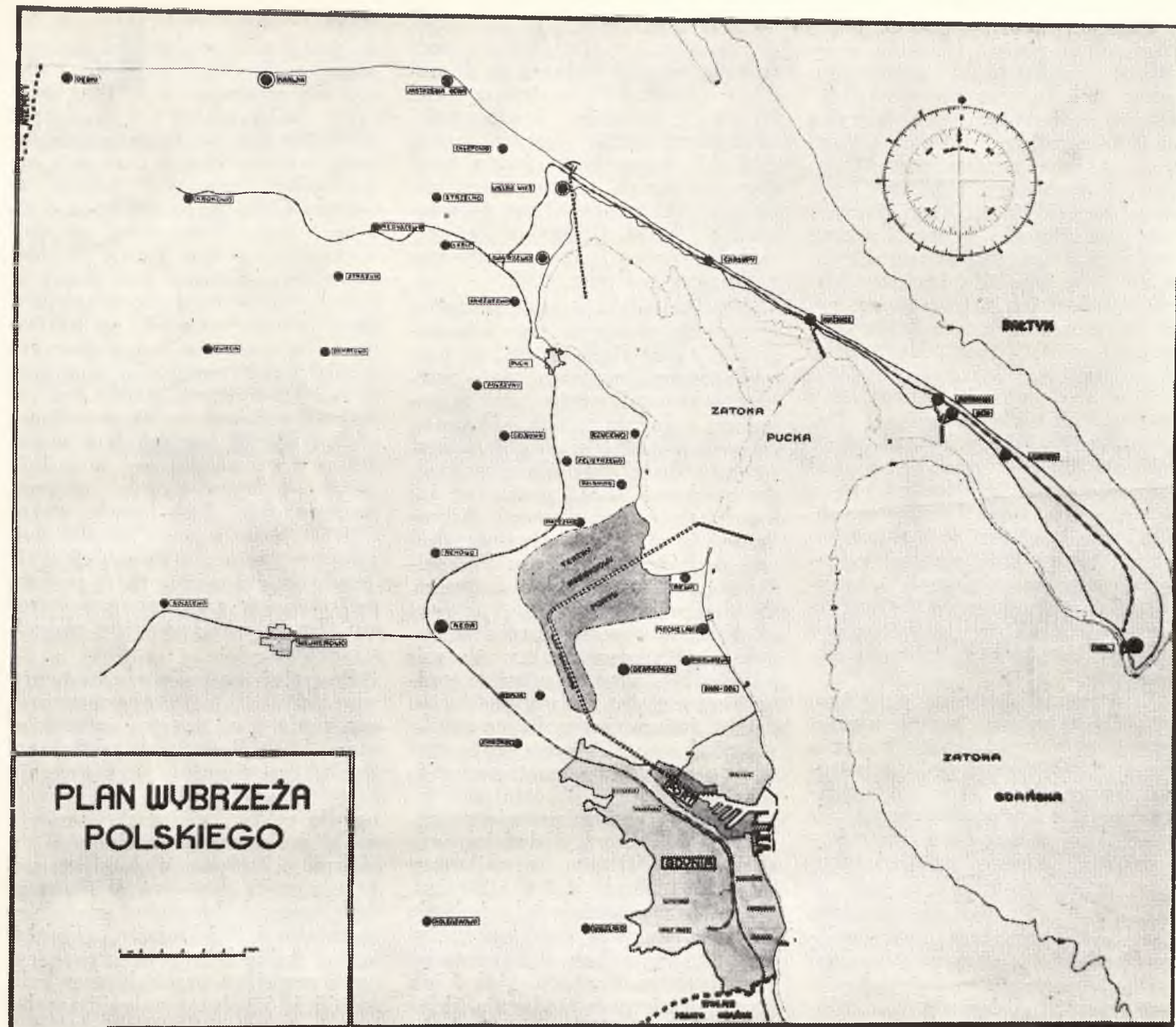
Zagadnienie magazynów zostało rozwiązane w porcie gdyńskim według ogólnie ustalonego szematu uposażenia nowoczesnych portów morskich. A więc funkcjonalnie magazyny zostały podzielone na magazyny krótko- i długoterminowego składowania. Pierwszy rodzaj magazynów w związku z ich przeznaczeniem został położony w pierwszych liniach nabrzeży, drugi zaś w dalszych strefach. Poza tym, w myśl ustalonych zasad, krótkoterminowe magazyny potraktowane zostały jako obiekty o jednej kondygnacji, w przeciwieństwie do wielopiętrowych długoterminowych.

Charakterystyczne dane wymiarowe, przyjęte dla magazynów portu gdyńskiego, wynoszą: szerokość w granicach od 30 do 50 mtr, rampy wyładunkowe po obu stronach magazynu o szerokości 2,5 do 4 mtr. każda, wysokość magazynów 7 mtr. do łożyska dźwigaru dachowego, długość od 150 do 200 mb. o szerokich i częstych bramach rozsuwanych. — Konstrukcja ogniotrwała o szkielecie żelbetowym, fundowana na palach drewnianych lub żelbetowych; Franki względnie na ławach żelbetowych, przy dopuszczalnym ciśnieniu na grunt 1 kg/cm.^{2} W magazynach piętrowych wysokość kondygnacji przyjęto na 3,5 do 4 mtr. pomiędzy stropami. Stropy wykonywano grzybkowe.

Magazyny te w większości służą do ogólnych celów przeładunku towarów o charakterze drobnicowym, chociaż także istnieją magazyny o pewnych specjalnych właściwościach, względnie przeznaczeniu. A więc trzeba tu wymienić magazyny specjalnie ocieplane dla przechowywania owoców, do ogrzewania których zastosowano grzejniki elektryczne, następnie magazyny dla bawełny, dla skór i t. p.

Osobną grupę pomieszczeń magazynowych stanowią budowle o zupełnie specjalnej konstrukcji i urządzeniach. Do tych należy zaliczyć chłodnię portową o jednorazowej pojemności 1,200 wagonów, chłodnię śledziową, chłodnię rybną, które zostały odpowiednio zaopatrzone w fabrykę lodu, zamrażalnię, odmrażalnię i t. p.

Poza tym do specjalnych urządzeń składowych należy zaliczyć zbiorniki żelazne na melasę, zbiorniki żelazne na ropę i oleje płynne oraz elewator zbożowy o



pojemności 10,000 ton i możności rozbudowy do 30.000 ton.

Uwzględniając warunki komunikacji zamorskiej pasażerskiej wybudowana została hala pasażerska, która łącznie z magazynem tranzytowym i szeregiem specjalnych urządzeń dla odprawy i przyjęcia pasażerów — tworzy Dworzec Morski. Całość w szkielecie żelbetowym, przykryta sklepieniem cienkościennym, łupinowym (system Zeiss-Dywidag).

W chwili obecnej port gdyński rozporządza cyfrą 40 magazynów o powierzchni użytkowej przeszło 200.000 mtr. kw.

Przechodząc do urządzeń przeładunkowych w porcie, należy rozbić je na dwie grupy, a mianowicie: urządzenia dla przeładunków masowych i dla przeładunku drobnicy.

Grupa pierwsza obsługuje przeładunek węgla, rud, złomu i nawozów sztucznych. Należą do niej dwa urządzenia transporterów taśmowych, oba kombinowane z wywrotnicami wagonowymi o zdolności przeładunkowej ponad 650 ton na godz. każdy. Następnie 1 wywrotnica wagonowa o zdolności przeładunkowej ok. 450 ton na godz. i udźwigu do 42 ton; dźwigi mostowe, dźwigi portalowe z wysięgami o zdolności przeładunkowej przeciętnie 55 ton na godzinę.

Do grupy drugiej należy odnieść dźwigi typu konstrukcji lżejszej, o mniejszych nośnościach, lecz większych szybkościach ruchu.

Pod względem typu i konstrukcji port posiada następujące rodzaje dźwigów. Przede wszystkim dźwigi portalowe i półportalowe o sztywnych ramach żelaznych, nitowanych — pełnych blachownic lub kratowych, o wysięgach zmiennych, łamanych lub prostych w granicach od 6 — 20 mtr i zdolności podnoszenia od 10 mtr. poniżej nabrzeża do 30 mtr. powyżej nabrzeża oraz nośności 1½, 2½, 3, 5, 7 ton.

Warto jest dodać, że stopniowo przechodziliśmy do całkowitego wykonania dźwigów w kraju, dążąc, w drodze przejęcia licencyj światowych fabryk, jak np. Man, przez fabryki krajowe oraz tworzenia własnych konstrukcyj — do całkowitego uniezależnienia się od dostaw zagranicznych.

W chwili obecnej port posiada ogółem 78 urządzeń przeładunkowych, dających możność obsłużenia ok. 1 miliona ton przeładunku miesięcznie.

Wszystkie dźwigi uruchomiane są energią elektryczną, dostarczaną przez Pomorską Elektrownię Krajową „Gródek". która poza elektrowniami wodnymi w Gródku i Żurze wybudowała ostatnio elektrownię cieplną w porcie o mocy 10,000 K. M. z możnością rozbudowy do 60.000 K. M.

Równolegle z uposażeniem technicznym portu powstał cały szereg zakładów przemysłowych, jak łuszczarnia ryżu, olejarnia, posiadające poza fabryką olejów magazyn i silosy na ziarno, zakłady przetwórcze owoców, dojrzewalnia bananów i cytryn, przeróbka ziół leczniczych, fabryka mączki rybnej, szereg wędzarń i fabryk, konserw rybnych, stocznia dla budowy kutrów rybackich i warsztaty reperacyjne; rozpoczęto także budowę stoczni przez Marynarkę Wojenną.

Port w całości zaopatrzony jest w sieć torów o ogólnej długości do 170 klm. oraz w odpowiednią ilość arteryj komunikacyjnych o nawierzchniach bądź asfaltowych, bądź brukowanych. Dla uniezależnienia i zabezpieczenia ruchu kołowego od ruchu kolejowego w miejscach skrzyżowań, wybudowano w porcie szereg wiaduktów żelbetowych i jeden konstrukcji żelaznej dla pieszych.

Port zaopatrzony jest poza tym w sieć kanalizacyjną, wodociągową, urządzenia sanitarne i społeczne, jak poczekalnie robotnicze, kąpieliska i inne, sieć elektryczną i telefoniczną oraz sygnalizację pożarową. (Port rozporządza własną strażą i taborem pożarniczym).

Dla bezpieczeństwa żeglugi port posiada system ogni wejściowych i specjalnych urządzeń sygnalizacyjnych radiowych, akustycznych i świetlnych, ułatwiających zawinięcie do portu podczas każdej pogody.

Koszt poszczególnych rodzajów inwestycyj naziemnych, wykonanych w porcie z funduszów publicznych i prywatnych, przedstawia się na dzień 1 stycznia 1937 r. jak następuje: magazyny i specjalne urządzenia magazynowe — ca 59 milionów złotych, urządzenia przeładunkowe — ca 18 milionów zł, inwestycje kolejowe — ca 20 milionów zł, pozostałe inwestycje (oświetlenie, wodociągi, kanalizacja, drogi, mosty itd.) ca 9 milionów zł, razem inwestycje naziemne do chwili obecnej kosztują ca 106 milionów złotych, co razem z kosztami inwestycyj wodnych, ustalonych na 150 milionów zł, daje łączną sumę ca 256 milionów złotych.

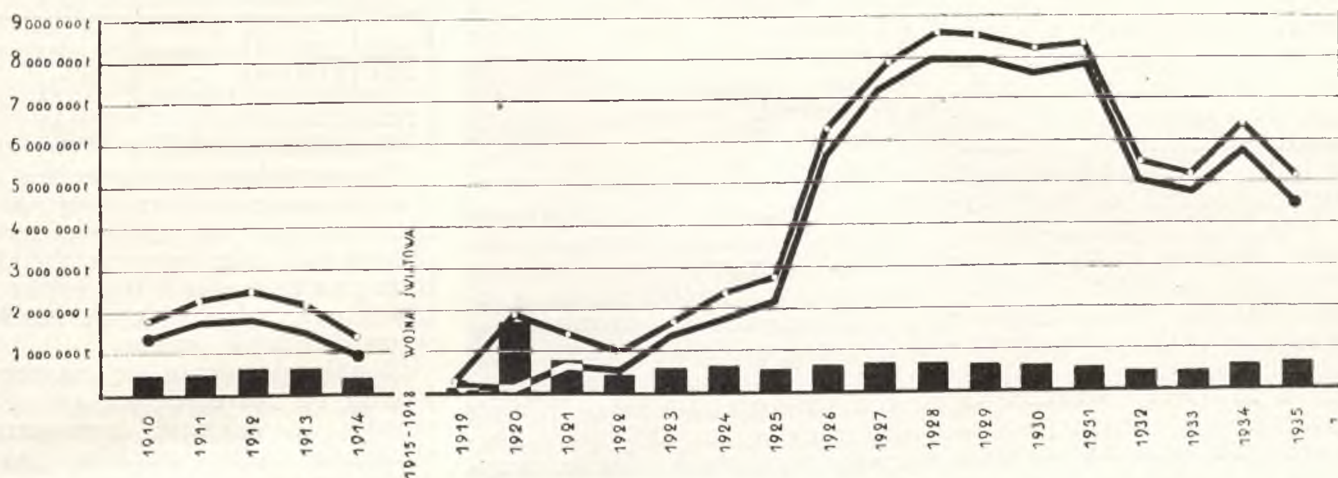
Niezależnie od prac inwestycyjnych w porcie gdyńskim przeprowadzona została już uprzednio, wzgl. następnie równocześnie rozbudowa i modernizacja portu gdańskiego. Podjęcie poważniejszych prac inwestycyjnych w porcie gdańskim było konieczne z jednej strony ze względu na stan techniczny tego portu w momencie oddania go do naszej dyspozycji, z drugiej zaś strony z powodu konieczności zadośćuczynienia przez port gdański potrzebom obrotu handlowego swego naturalnego zaplecza, jaki odzyskał on, po włączeniu W. M. Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego, zwłaszcza zaś po r. 1925.

Jeżeli chodzi o stan portu w momencie przejęcia jego administracji przez Radę Portu, to jego zdolność przepustowa nie o wiele przekraczała cyfrę 2½ miliona ton. Już ta liczba wskazuje, że port gdański nie był przystosowany do obsłużenia parokrotnie większej ilości towarów, jakie musiały być przezeń skierowane, z chwilą kiedy odzyskał on na mocy Traktatu Wersalskiego swoje naturalne zaplecze. Trzeba przy tym dodać, że port gdański w okresie przedwojennym był sprowadzony do roli podrzędnej, do roli portu o znaczeniu czysto lokalnym, a to dzięki świadomej polityce rządu niemieckiego, faworyzującego przede wszystkim port szczeciński i królewiecki. W ostatnich latach przed wojną przeciętny roczny przeładunek Gdańska wynosił 2.151.000 ton, a najlepszy rok 1912 dał obrót 2.453.000 ton. Port gdański posiadał jedynie stosunkowo dużą ilość nabrzeży, natomiast głębokość basenów przy tych nabrzeżach, jak i ich wyposażenie w urządzenia składowania i przeładunku nie były przystosowane do obsłużenia większych potrzeb obrotu. Poza tym przy skierowaniu na Gdańsk dużych ilości towarów masowych, jak i znaczniejszych ilości drobnicy powstała również konieczność koncentracji przeładunku poszczególnych rodzajów towarów w oznaczonych częściach portu.

O zmianach w rozmiarach ilościowych obrotów portu Gdańskiego może świadczyć najlepiej wzrost przeciętnej przedwojennego przeładunku tego portu, która, jak wiemy, wynosiła 2,15 miliona ton, a która w okresie dobrej koniunktury, to znaczy w latach 1928 — 1931 podniosła się do liczby 8,4 mil. ton. Jeżeli chodzi o poszczególne towary, to najbardziej charakterystycznym przykładem będzie węgiel, który w pierwszych latach po wojnie był — w stosunkowo zresztą nieznacznych ilościach — jedynie importowany do Gdańska, a który następnie, poczynając od r. 1925, w związku z zamknięciem niemieckiej granicy dla jego eksportu, a następnie w związku ze strajkiem węglowym stanowi jedną z głównych pozycji w eksporcie, osiągając w r. 1931 swoją maksymalną wysokość 5.796.000 ton. — W ostatnich latach, wobec skoncentrowania się większości eksportu węgla w Gdyni, Gdańsk przeładowuje ca 3 mil. ton. Zasadnicze zmiany wykazują również liczby eksportu drzewa. Eksport ten, który w latach najlepszej koniunktury przed wojną wynosił ca 300.000 ton, w okresie powojennym wzrósł bardzo znacznie osiągając w r. 1927 cyfrę 1.740.000 ton; ostatnio waha się on ok. 1 miliona ton. Trzecim przykładem wzrostu cyfr w eksporcie może być zboże, którego wywóz osiągnął w ostatnich 3-ch latach cyfrę 750.000 ton, wobec 360.000 ton, jako przeciętnej w latach 1910/13. Jeżeli chodzi o import, to podobne zjawisko gwałtownego wzrostu obrotu widzimy przy rudach i pirytach.

Powyżej omówione momenty spowodowały potrzebę przeprowadzenia w porcie gdańskim przez Radę Portu prac pogłębiarskich, następnie wykończenie rozpoczętych jeszcze przed wojną dla celów niemieckiej marynarki wojennej 2-ch basenów na Holmie, budowę głębokiego nabrzeża przy Dworcu Wiślanym, 2-ch nowych basenów na Westerplatte i Wisłoujściu, zbudowanie kilkudziesięciu nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, wśród których wymienić trzeba przede wszystkim specjalne pomosty przeładunkowe dla rud, taśmowce z wywrotnicami dla przeładunku węgla oraz zasobniki, automatycznie ważące, dla dogodnego i szybkiego załadunku wagonów. — O rozmiarach inwestycyj w tym zakresie najlepiej może świadczyć fakt, że przed wojną port gdański posiadał zaledwie kilkanaście dźwigów, przeważnie o mniejszej nośności; nie posiadał on zwłaszcza prawie żadnych urządzeń do przeładunku większych ilości sypkich towarów masowych. — W celu usprawnienia i unowocześnienia przeładunku i składowania drobnicy, wybudowane zostały w wolnej strefie 3 wielkie magazyny przybrzeżne, zaopatrzone w nowoczesne środki dla lokomocji i podnoszenia towarów. Tę ostatnią inwestycję uzasadniał fakt, że istniejące uprzednio magazyny, aczkolwiek dość liczne były jednak mało nowoczesne i rozrzucone w różnych cześciach portu.

Omówione powyżej wszystkie inwestycje, dokonane głównie w



okresie lat 1923 — 1932, kosztowały ca 60 milionów zł. Należy jeszcze wspomnieć, że w r. 1936 rozpoczęta została w porcie gdańskim budowa nowoczesnego silosa zbożowego o pojemności 9.000 ton przy Dworcu Wiślanym i związana z tym rozbudowa basenu dla towarów masowych w Wisłoujściu. — Koszt tych dwóch nowych inwestycji wyniesie ca 3½ miliona zł.

Wszystkie wymienione inwestycje pokryte były z budżetu Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, której dochody jak i wydatki, a ściślej zyski i deficyty związane są w połowie z budżetem Państwa Polskiego, w połowie zaś — Senatu W. M. Gdańska.

Obok inwestycyj, wykonanych przez Radę Portu, trzeba jeszcze wspomnieć o inwestycjach, dokonanych przez gminę miejską i firmy prywatne. Koszt tych inwestycyj obliczany jest na ca 5 mil. zł. Wśród nich należy wymienić przede wszystkim budowę urządzeń dla przeładunku drzewa, urządzeń dla przeładunku produktów naftowych oraz modernizację niektórych większych magazynów, zwłaszcza zbożowych.

Budowa portu w Gdyni, jak i rozbudowa portu w Gdańsku — niezależnie od swego ogólnopolitycznego znaczenia — zapewniły również naszemu życiu gospodarczemu warunki swobodnej ekspansji. Nie uświadamiamy sobie obecnie niejednokrotnie dostatecznie jasno, że gdyby nie porty własne, to w dzisiejszej koniunkturze nie mielibyśmy wogóle możliwości prowadzenia eksportu głównych naszych artykułów. Odnosiłoby się to przede wszystkim do węgla. Nie wszyscy u nas wiedzą o tym szczególe, że w r. 1926, kiedy dla wykorzystania koniunktury zmuszeni byliśmy skierować na Hamburg i Szczecin przeszło 2 miliony ton węgla, zapłaciliśmy z tego tytułu kolejom i portom niemieckim ok. 80 mil. zł, to jest więcej niż połowę kosztu budowli wodnych w porcie gdyńskim, wzgl. więcej niż kosztowały wszystkie inwestycje w porcie gdańskim. — Liczby te nabierają jeszcze większego znaczenia, jeżeli porównamy cyfrę trzydziestu kilku złotych, jakie zapłacił wówczas kolejom i portom niemieckim nasz przemysł górniczy za przewóz każdej tony węgla, z cyfrą ca 5 zł, jakimi obciążona jest obecnie tona węgla polskiego z tytułu transportu lądowego i kosztów przeładunku w portach p. o. c. — Wprawdzie można przypuszczać, że dziś tranzyt węgla polskiego przez porty niemieckie byłby tańszy, niż w r. 1926. Z drugiej jednak strony, biorąc pod uwagę wyższe koszty własne kolei niemieckich oraz zważywszy, że węgiel polski jest bardzo poważnym konkurentem dla węgla niemieckiego, można uzasadnienie twierdzić, że koszty przewozu tranzytowego byłyby niewątpliwie kilkakrotnie większe od dzisiejszych kosztów rzeczywistych. Na poparcie słuszności tego twierdzenia możnaby przytoczyć stawki, jakie płacimy obecnie kolejom czechosłowackim za tranzyt polskiego węgla do Austrii. Koszt tego przewozu wynosi przeciętnie ok. 12 zł za tonę przy przebiegu ok. 210 klm. Jeżeli zestawimy koszt przewozu polskiego węgla do własnych portów z kosztem przewozu tego węgla przez terytorium czechosłowackie, to otrzymamy stosunek odwrotnie proporcjonalny długości przebiegu do kosztów transportu. Koszt przewozu do portu, który wynosi 4 zł 20 gr od tony, jest bowiem blisko trzy razy niższy. Natomiast odległość przewozu jest prawie trzy razy większa.

Omówiony powyżej przykład jest specjalnie wymowny. — Ogólnie jednak rzecz biorąc, może on być zgeneralizowany. Podobnych bowiem przykładów możnaby przytoczyć bardzo wiele.

Również też tylko dzięki posiadaniu własnych portów zdołaliśmy wyjść zwycięsko z wojny celnej, jaką narzuciły nam Niemcy w r. 1925, należy bowiem pamiętać, że utarta droga dla naszego wywozu do państw zachodnio - europejskich i dalszych krajów zamorskich których łączny udział w wartości naszego wywozu wynosił ca 25%, biegła wówczas przez terytorium Niemiec, a tym samym była uzależniona od takiego lub innego ich stanowiska. Poza tym na wyjątkowo trudną naszą sytuację w ówczesnym momencie wpływały takie okliczności, jak zamknięcie granicy rosyjskiej dla naszego handlu, wobec nieuregulowanych wówczas stosunków z Sowietami oraz polityka handlowa państw sukcesyjnych, która konsekwentnie zmierzała do ograniczenia importu produktów polskich, które przed wojną na terenie tych właśnie państw znajdowały swoje naturalne rynki zbytu o dużej chłonności.

Przedstawiony stan rzeczy, mówiąc obrazowo, mógł być też słusznie porównany z zaciskającą się dookoła Polski nieprzepuszczalną obręczą granic celnych z jednym wolnym, lecz praktycznie mało wydajnym, bezpośrednim wyjściem na świat przez niedostatecznie jeszcze rozbudowany i zmodernizowany wówczas port gdański i właściwie go-

le piaski naszego własnego wybrzeża; zapoczątkowane bowiem już wówczas prace na terenie Gdyni praktycznie nie mogły wchodzić wogóle w rachubę.

Szybka i trafna decyzja Rządu Polskiego co do natychmiastowego wzmożenia rozbudowy portu gdańskiego i intensywnej budowy portu gdyńskiego przekreśliła rachuby niemieckie. Dzięki też przeprowadzonym inwestycjom oraz świadomej i celowej polityce rządu w zakresie kolejowych taryf portowych zyskaliśmy w naszych portach podstawę wyjściową dla nieskrępowanego zdobycia rynków zastępczych, a co więcej warunki do nawiązania w szerokiej skali bezpośrednich stosunków handlowych i uwolnienia się od obcego pośrednictwa, z jakiego przyzwyczailiśmy się korzystać w okresie przedwojennym. Dziś, kiedy patrzymy na dorobek blisko lat 12, jaki nas dzieli od wybuchu wojny celnej, możemy śmiało twierdzić, że wypowiedzianą nam walkę potrafiliśmy wykorzystać w sposób najbardziej dla nas instruktywny i produktywny. — Rynki zbytu dla naszych produktów rozszerzone bowiem zostały z krajów najbliżej położonych na tereny zamorskie, rozrzucone we wszystkich częściach świata. — W portach polskich skoncentrowany został poważny węzeł regularnych linij żeglugowych, wśród których bandera polska rozszerza stale swój stan posiadania. Powstał tam również pierwszorzędny aparat pomocniczy przedsiębiorstw transportowych, jak maklerskich, spedycyjnych itd, oraz krzepnie i rozwija się stopniowo własny aparat handlowy. — Brak przedsiębiorczości w nawiązywaniu bezpośrednich kontaktów handlowych przez nasze życie gospodarcze, jak i zupełna ignorancja zagadnień, wiążących się z handlem i transportem morskim, zostały przełamane. Zmiany, które przez najpoważniejszych reprezentantów naszego życia gospodarczego jeszcze przed kilku laty uważane były za mało poważne pomysły, zrodzone przy zielonych stolikach, stały się dziś uchwytną i realną rzeczywistością. Najlepszym przykładem może być w tym zakresie zagadnienie importu bawełny. — Projekty oderwania się od Bremy, wysuwane przez czynniki, kierujące polityką morską, już w r. 1931, spotykały się ze zdecydowaną krytyką sfer zainteresowanych. W r. 1936, a więc zaledwie w pięć lat później, Gdynia obsłużyła już blisko 100.000 ton bawełny, przeznaczonej zresztą nie tylko na rynek polski, ale również w pewnej części i do krajów dalszego zaplecza. To samo da się powiedzieć i o innych wartościowych i trudnych do obsłużenia towarach o charakterze drobnicy morskiej, a więc o wełnie, skórach, owocach, towarach kolonialnych itd.

Porty p. o. c. odgrywają zresztą dziś doniosłą rolę nie tylko w obsłudze handlu zagranicznego Polski. Z roku na rok zyskują one bowiem znaczenie, jako porty tranzytowe dla transportów czechosłowackich, rumuńskich, węgierskich, austriackich i innych. W ostatnim roku 1936 na ogólną cyfrę ca 13,2 mil. ton obrotów w portach p. o. c. przypadało na tranzyt prawie 1 milion ton. Tendencje w zwiększeniu tranzytu przez nasze porty trwają nadal.

Rola, jaką porty polskie spełniają w obsłudze handlu zagranicznego Rzeczypospolitej, wzrasta stale. Obrazują to najlepiej poniższe zestawienia, z których pierwsze charakteryzuje wielkość obrotów w tonach, drugie wartość tych obrotów w złotych.

Ilościowy handel zagraniczny Polski

Lata	Ogółem	W tym przez porty p.o.c.	Udział portów p. o. c. w %
	w tysiącach ton		
1922	13.268	970	7,3
1924	18.154	2.385	13,1
1929	26.125	11 045	42.—
1935	16.008	11 742	73,4
1936	16.024	12 369	77,2

Udział handlu zagranicznego Polski

Lata	Ogółem	W tym przez porty p.o.c.	Udział portów p. o. c. w o/o
	w tysiącach złotych		
1922	1.500.406	nie notowan.	nie notowano
1924	2 744.496	„	„
1929	5.624,342	1.626.448	27,4
1935	1.784.587	1.116.617	62,6
1936	2.029.606	1 325.237	65,3

Wspomniałem już uprzednio o procesie uniezależniania się naszego handlu od pośrednictwa obcego. W tym miejscu chciałbym jeszcze podać kilka konkretnych cyfr, obrazujących zaszłe w tej dziedzinie zmiany.

O uniezależnieniu się naszego handlu od pośrednictwa obcych portów w zakresie transportu świadczą cyfry udziału, jaki porty p. o. c. posiadają w naszej wymianie zamorskiej. Według danych za rok 1935, udział ten wynosił w przywozie 99,3%, w wywozie 99,2%, biorąc za podstawę wagę transportów.

Specjalnie silnie występuje pośrednictwo obce z natury rzeczy w obrocie z państwami pozaeuropejskimi. W tym wypadku widzimy, jak z jednej strony obroty Polski z krajami pozaeuropejskimi wogóle wzrastają, a z drugiej — jak pośrednictwo obcych portów w tych obrotach maleje. Ilustrują to cyfry procentowego udziału państw pozaeuropejskich w ogólnej wartości handlu zagranicznego, a mianowicie:

Lata	o/o ogólnych obrot. z państw. pozaeurop.	z tego przez porty obce	przez porty p.o.c.
1929	13,8	8,6	5,2
1934	22,3	1,0	21,3
1936	23,7	1,1	22,6



Fragment portu rybackiego w Gdyni

Przesunięcie się handlu zagranicznego z państw europejskich na pozaeuropejskie i wyeliminowanie z tego procesu pośrednictwa obcych portów jest w głównej mierze zasługą Gdyni.

Dzięki posiadaniu własnych portów duże oszczędności poczynione zostały również w pasywach naszego bilansu płatniczego. Jako minimalną kwotę oszczędności z tytułu ominięcia w okresie lat 1922 — 1936 usług kolei i portów obcych przyjmuje się cyfrę przeszło 2,5 miliarda złotych (licząc przec. 20 zł od tony).

Cyfra ta posiada oczywiście tylko orientacyjne i w dużej mierze hipotetyczne znaczenie. Można jej nprz. postawić zarzut, że jest zbyt wysoką, jeżeli uwzględni się, że koszt transportu i przeładunku węgla w portach p. o. c. wynosi obecnie zaledwie ca 5 zł, węgiel zaś stanowi większość przeładunku. — Osobiście uważam ją za szacowaną bardzo ostrożnie, czego dowodem mogą być chociażby cytowane już przeze mnie cyfry przewoźnego, jakie płaciliśmy za węgiel w r. 1926 kolejom niemieckim, wzgl. jakie płacimy obecnie kolejom czechosłowackim.

Do podanej powyżej kwoty oszczędności w wysokości 2½ miliarda zł dochodzą jeszcze wpływy, zainkasowane przez nasze przedsiębiorstwa żeglugowe za przewóz towarów i pasażerów. Wpływy te dotychczas, gdy nasza flota handlowa uczestniczy zaledwie w 9% w obsłudze towarowej naszych portów, — pozostałe zaś 91% jest obsługiwane przez obcą banderę — wynoszą zaledwie 12 milionów zł rocznie, natomiast nasze coroczne ujemne saldo w pozycji usług morskich na rzecz obcej bandery obliczyć można na przeszło 100.000.000 zł, skutkiem czego obciążenie z tego tytułu naszego bilansu płatniczego w okresie czasu od 1924 do 1936 można rachować na przeszło 1 miliard zł. Cyfry te dobitnie wskazują, jakie korzyści będziemy mogli osiągnąć dla naszego bilansu płatniczego przez rozbudowę własnej floty chociażby tylko do tych granic, by mogła obsługiwać przynajmniej 30% naszych obrotów zamorskich. Wpływy roczne naszej żeglugi wynosiłyby bowiem wówczas ok. 30 mil. zł.

Dalszą czynną pozycją w naszym bilansie handlowym, stworzoną przeważnie dzięki budowie portu w Gdyni, jak również rozbudowie portu helskiego i budowie portu w Jastarni, jest należyte zorganizowanie i wyniki pracy naszego rybołówstwa morskiego, którego rozwój został umożliwiony dopiero z chwilą pobudowania wzmiankowanych wyżej portów. Z chwilą objęcia wybrzeża przez władze polskie, rybołówstwo morskie, stało na tak niskiej stopie rozwoju, iż było ono właściwie wyłącznie tylko rybołówstwem przybrzeżnym w dosłownym znaczeniu tego wyrazu. Dopiero pod wpływem opieki polskich władz, a głównie z chwilą wybudowania portu w Gdyni, Jastarni, i rozbudowy portu w Helu, a także po przekopaniu odpowiednich kanałów w zatoce puckiej do Jastarni, Kuźnicy i Pucka i ich oznakowaniu, co umożliwiło komunikację i zabezpieczone miejsca postoju dla większych jednostek rybackich, rybołówstwo morskie zaczęło się stopniowo rozwijać, wychodząc na połowy nie tylko na wody Bałtyku, lecz również na Morze Północne, na których rozpoczęto połowy śledzi. Ujmując cyfrowo korzyści dla naszego gospodarstwa narodowego, wynikające z rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego w oparciu o porty polskie, wystarczy powiedzieć, że w ostatnich 10 latach sprowadziliśmy ryb morskich z zagranicy za sumę ok. 400 mil. zł, obecnie zaś rybołówstwo polskie pokrywa już 46% ogólnego importu tych ryb pod względem ilości. W roku 1936 polskie połowy pozwoliły zaoszczędzić w polskim bilansie płatniczym przeszło 9 milionów zł; zaś zysk, płynący dla bilansu płatniczego ze stopniowego zastępowania importu przez własne połowy w ciągu ostatnich 4-ch lat (1933 do 1936) wyraził się kwotą 26 milionów złotych. Warto jest jeszcze dodać, że inwestycje, jakie przeprowadziliśmy na wybrzeżu w związku z potrzebami polskiego rybołówstwa zapewniły, dzięki 10-krotnemu zwiększeniu połowów, zaopatrzenie rynku krajowego w tanie i dobre pożywienie (szproty wędzone) oraz wpłynęły w pewnej mierze na obniżenie cen ryb importowanych, m. in. również i śledzi.



Port w Gdyni. Wolna Strefa

Po tym ogólnym omówieniu praktycznego znaczenia inwestycyj, dokonanych w portach p. o. c., przechodzę do krótkiego naszkicowania prowadzonych obecnie prac inwestycyjnych i zamiarów na najbliższą przyszłość.

A więc prowadzone są obecnie w dalszym ciągu w tempie intensywnym inwestycje wodne, a mianowicie: w porcie gdańskim rozbudowywany jest basen dla przeładunku towarów masowych. Rozbudowa basenu dla przeładunku materiałów masowych przyczyni się w znacznym stopniu do dalszego uporządkowania przeładunku, prowadzonego konsekwentnie w porcie gdańskim od chwili objęcia portu gdańskiego przez Radę Portu, po jego włączeniu do polskiego obszaru celnego.

W tym basenie zostanie mianowicie skoncentrowany cały przeładunek węgla, przeładunek rud, pirytów, koksu itd.

Ze względu na wagę zagadnienia pozwolę sobie wspomnieć tu również, aczkolwiek inwestycja ta nie należy do wodnych, o budowie w porcie gdańskim nowoczesnego elewatora zbożowego, mającego na celu wyposażenie

tego portu, skupiającego wywóz zboża polskiego, w najnowsze urządzenia składowe i przeładunkowe, a przez to zapewnienie dla naszego handlu zbożowego dalszych udogodnień i podniesienie standartu eksportowanych zbóż.

Budowle wodne w Gdyni będą się sprowadzały w najbliższym czasie do połączenia basenu węglowego, rybackiego i Prezydenta przez wykończenie falochronu zewnętrznego, a także przez przebicie przejścia z basenu węglowego do basenu rybackiego w drodze skrócenia mola węglowego oraz pogłębienia nabrzeży tego mola do 10 m. Przyczyni się to do ułatwienia eksploatacji portu, gdyż umożliwi zupełnie bezpieczną komunikację w każdą pogodę, nawet z najmniejszymi jednostkami pomiędzy wszystkimi basenami portu.

Dalej zamierzone jest również przedłużenie pirsu pasażerskiego, które ma zaspokoić potrzeby portu w dwóch kierunkach: z jednej strony ma ono na celu rozbudowę głębokich 12-metrowych nabrzeży (nabrzeże Francuskie) w związku z rozwojem linij dalekobieżnych, wymagających dla swych statków dużej głębokości, z drugiej zaś — dalszą koncentrację przeładunku złomu, który dziś nie może się zmieścić na nabrzeżu Holenderskim i zajmując inne nabrzeża, utrudnia obsługę ruchu drobnicowego.

Prócz tego w najbliższym czasie zostaną rozpoczęte roboty przy budowie kanału przemysłowego, niezbędnego dla potrzeb portu gdyńskiego, ze względu na coraz to większe zainteresowanie się portem gdyńskim najrozmaitszych przemysłów, ściśle związanych z portem jak nprz. przemysł lin okrętowych, farb okrętowych, przemysł przetwórczy nastawiony na reeksport, a wykorzystujący surowce sprowadzane do portu itp.

Znaczenie kanału przemysłowego dla dalszego rozwoju Gdyni, jako ośrodka przemysłowego, jest ogromna. Istniejące obecnie tereny portowe są bowiem zbyt szczupłe i kosztowne, aby można było w szerszej mierze wykorzystać je dla potrzeb przemysłu. Dzięki budowie kanału uzyskane zostałyby znaczne obszary terenowe, położone bezpośrednio przy wodzie, a kalkulujące się znacznie taniej niż tereny we właściwym porcie.

Nowe budowle wodne zostały również wykonane w ostatnim sezonie budowlanym w porcie puckim, który to port został przekazany przez miasto władzom rządowym. Budowle wodne w Pucku, polegały na gruntownej przebudowie jednego ze zniszczonych nabrzeży, przy czym port ten został połączony z Gdynią i innymi portami zatoki, gdyż zostały doprowadzone do używalności kanały w dnie zatoki, umożliwiające połączenie portu puckiego przy pomocy jednostek większego niż dotąd, tonażu z innymi portami zatoki.

Wiosną 1936 rozpoczęto budowę pierwszego w Polsce portu od strony otwartego morza, a mianowicie portu rybackiego w Wielkiej Wsi u nasady półwyspu helskiego. W ciągu r. 1936 wybudowane molo wschodnie oraz znaczną część mola zachodniego, które tworzą falochrony zewnętrzne, chroniące port od działania fal. Falachrony te posiadają konstrukcję na palach drewnianych, wypełnionych kamieniami, przy czym przestrzeń pomiędzy palami posiada dodatkową ściankę uszczelniającą z tarcz drewnianych, która zmniejszając przenikanie fali z zewnątrz, zabezpiecza przestrzenie wewnętrzne portu od falowania. Pod kamieniami umieszczonymi pomiędzy ścianką uszczelniającą i ścianą wewnętrzną falochronu położono materace faszynowe, by uniknąć nadmiernego osiadania kamieni. Na zewnątrz falochrony są zabezpieczone od podmywania przez ułożenie na dnie przed ich podstawą materaców faszynowych z narzutem kamiennym. W przestrzeni wewnętrznej portu została również rozpoczęta budowa ostrogi, oddzielającej avantport od portu wewnętrznego. Port wewnętrzny będzie posiadał odpowiednią ilość pomostów. Konstrukcja palowa falochronów i ostrogi wewnętrznej zostanie pokryta płytami żelbetowymi, które już zostały wykonane na obu falochronach, na tych zaś płytach zostanie wzniesiona konstrukcja nadwodna, składająca się ze skrzyń żelazo-betonowych, z zasłoną od strony morza, wypełnionych dla ich obciążenia betonem, przykrytym brukiem lub taflami trotuarowymi.

Port rybacki w Wielkiej Wsi będzie miał pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju naszego rybołówstwa dalekomorskiego, gdyż umożliwia on wychodzenie na połowy w okolice Bornholmu, bez niepotrzebnej straty czasu na obchodzenie półwyspu helskiego, co dla nowoczesnego kutra rybackiego wymaga, licząc odległość od Gdyni do portu w Wielkiej Wsi 33 mile, przy średniej szybkości kutra 5 węzłów, około 6½ godzin. Ponad to możliwość wyładowania połowów w Wielkiej Wsi umożliwia szybsze dostarczenie ich na rynki krajowe, co ma wielkie znaczenie dla produktu tak łatwo psującego się, jak świeże ryba. — Transport samochodowy trwa bowiem z Wielkiej Wsi do Gdyni niespełna 1½ godziny, co pozwoli na zaoszczędzenie ok. 5 godzin w transporcie połowów. Należy mieć nadzieję, że z chwilą uruchomienia tego portu, co nastąpi prawdopodobnie w końcu roku 1937 rozpocznie się racjonalna praca nad dalszym rozwojem dalekomorskiego rybołówstwa naszego, gdyż dotychczasowe wysiłki w tym kierunku napotykały na bardzo poważne trudności ze względu na odległość bazy gdyńskiej od tych terenów, a w pierwszym rzędzie od terenów w pobliżu wyspy Bornholm. Rozwój tej gałęzi pracy na morzu jest niezmiernie ważny, gdyż obecnie poza połowami szprota rybołówstwo prawie że się nie rozwija, co sprawia, iż zaopatrzenie rynku naszego w ryby innych gatunków jest ciągle niedostateczne i koniecznym jest uciekanie się do importu ryb z obcych połowów. Niezależnie od powyższego budowa portu w Wielkiej Wsi przyczyni się również do uaktywnienia całego wybrzeża polskiego od strony wielkiego morza, gdyż będą tu osiadali coraz liczniej rybacy, którzy dotychczas nie mieli możności trudnienia się rybołówstwem w tych okolicach, ze względu na brak portu dla swoich kutrów, a także zacznie powstawać cały, związany z rybołówstwem przemysł, a więc wędzarnie, fabryki konserw itp. Prócz tego port w Wielkiej Wsi umożliwi przeprowadzanie akcji turystycznej na szeroką skalę, a mianowicie możliwym będzie robienie wycieczek z Gdyni do Wielkiej Wsi drogą morską wzdłuż półwyspu helskiego od strony wielkiego morza, przy czym wycieczki wracałyby do Gdyni drogą lądową, statki zaś wycieczkowe zabierałyby z Wielkiej Wsi wycieczki idące w odwrotnym kierunku, t. j. przybywające z Gdyni drogą lądową, stąd zaś do Gdyni drogą morską.

Celem uaktywnienia również wybrzeża naszego od strony zatoki, projektowane jest przekopanie kanału przez półwysep helski. Projekt ten stanie się możliwym do urzeczywistnienia z chwilą wykończenia portu w Wielkiej Wsi, w którym kanał ten brałby swój początek, będąc zabezpieczonym falochronami portu od niszczącego działania fal morskich. Kanał przebiegałby w kierunku południowym na

Swarzewo i Puck. W ten sposób wszystkie miejscowości, położone od strony zatoki, a więc Swarzewo, Puck, Zuczewo, Rewa i Mechlinki uzyskałyby bardzo dogodne i bliskie połączenia z otwartym morzem przez port w Wielkiej Wsi, co niezawodnie przyczyniłoby się do ożywienia tych miejscowości zarówno pod względem umożliwienia mieszkańcom usprawnienia połowów morskich jak też i pod względem rozwoju w tych miejscowościach wszelkich przemysłów, związanych z rybołówstwem.

Wreszcie jako budowle wodne, których realizację przewiduje się w bardzo odległej przyszłości, należy wspomnieć o projektowanym połączeniu kanału przemysłowego portu w Gdyni z kanałem, stanowiącym przedłużenie kanału przemysłowego, a obchodzącym wzgórze Oksywskie od strony zachodniej i północnej i wychodzącym w morze w zatoce ok. Rewy. Kanał ten łącznie z kanałem helskim dawałby portowi gdyńskiemu 2 połączenia z otwartym morzem, jedno naokoło półwyspu helskiego, drugie zaś dla małych jednostek przez kanał helski. Nadto kanał ten stwarzałby prawie nieograniczone możliwości terenowe dla portu Gdyńskiego, łącząc prócz tego z Gdynią wszystkie położone koło niego miejscowości najtańszym środkiem komunikacyjnym, jakim jest woda. Kanał ten wychodziłby w morze w zatoce koło Rewy. Wspominając o Rewie, warto zaznaczyć, że zatoka koło Rewy nadaje się na lotnisko wodne dla największych nawet płatowców transatlantyckich, a ponieważ zatoka ta położona jest w bardzo bliskiej odległości od lotnictwa lądowego w Rumii, z którym istniałaby dzięki kanałowi komunikacja nie tylko lądowa, lecz również wodna, stworzyłoby to idealne wprost warunki dla powstania w przyszłości w porcie gdyńskim węzła centralnego dla połączeń transatlantyckich z liniami lotniczymi środkowo- i wschodnio - europejskimi.

ZYGMUNT TYMIŃSKI

Rozwój importu i eksportu bawełny w porcie gdyńskim



ODRADZAJĄCY się po wojnie polski przemysł włókienniczy, w poszukiwaniu źródeł zaopatrzenia w niezbędny surowiec, zwrócił się siłą ciążenia przedwojennych stosunków, do swych dawnych dostawców w Liverpoolu, Bremie i Hamburgu, podejmując jednocześnie pewne próby nawiązania bezpośrednich stosunków z zamorskimi załadowcami, przede wszystkim bawełny amerykańskiej oraz egipskiej. O poważnych ilościach bawełny, konsumowanej na ziemiach polskich przed 1914 r. może najdobitniej mówi fakt, że państwo polskie w 1936 r. importowało 707.226 kwintali bawełny, podczas gdy b. Królestwo Kongresowe w 1911 r. 728.582 kwintali*) (4.448 tys. pudów). Polski przemysł włókienniczy w chwili obecnej przerabia mniej bawełny, aniżeli samo Królestwo Kongresowe w okresie przedwojennym. Świadczyłoby to tylko o niewyzyskanych możliwościach przemysłu włókienniczego, w przeważnej mierze łódzkiego, którego wyroby nie tylko zaspakajały w zupełności rynek krajowy, ale w bardzo poważnych ilościach znajdowały odbiorców przede wszystkim na terenach Rosji i Dalekiego Wschodu.

Import bawełny do Polski rozpoczął się już w 1920 r., osiągając swoje największe nasilenie w latach 1927/28. Po załamaniu kryzysowym w 1932 r. import ten stale wzrasta. Rozwój tego importu ilustruje poniższe zestawienie (dane Gł. U. Stat. w Warszawie).

*) H. Tenenbaum, Bilans Handlowy Królestwa Polskiego

Import bawełny sur. do Polski:

Rok	waga - q - 100 kg	wartość 1000 zł.
1920	228 799	—**)
1921	366 511	—**)
1922	574 102	112 443
1923	519 565	141 969
1924	428 474	152 533
1925	547 729	176 188
1926	578 811	252 818
1927	736 659	280 767
1928	710 894	311 816
1929	604 663	256 748
1930	557 780	189 659
1931	535 067	121 561
1932	495 217	84 137
1933	584 232	94 624
1934	659 994	111 068
1935	657 391	112 806
1936	707 226	122 978

Gros importowanej bawełny, bo przeszło 66 proc. ogólnego importu sprowadzane jest ze Stanów Zjednoczonych A. P. Po czym dopiero idą Indie Bryt., Egipt, Brazylia i t. d. — W 1936 roku importowano bawełnę sur. z następujących państw (dane Gł. U. Stat. w Warszawie):

Stany Zjednocz. A. P.	472 673 q
Indie Bryt.	83 661
Egipt	79 659
Brazylia	27 985
Kongo Belg.	23 407
Peru	11 643
Argentyna	2 828
Meksyk	1 019
Sudan	654
Niassaland	402
Nigeria	300
Kenia i Uganda . .	238
Syria	112
Inne	2 645

**) Gł. U. St. nie notował wartości Handlu Zagr. w tych latach

O ile w pierwszym okresie odrodzonego państwa, w grę wchodziły domy bawełniane w Liverpoolu, Bremie i Hamburgu, to już w niedługim stosunkowo czasie dostawcy angielscy, dzięki wzmożonej działalności firm bremeńskich i hamburskich, wycofali się z rynku polskiego. Były to lata 1925 — 1927, kiedy to kapitały amerykańskie tak chętnie szukały lokat na terenie Niemiec. Stąd też powstaje ożywiona działalność firm bremeńskich. Ich organizacja kredytowa umożliwiała przemysłowcom łódzkim nabywanie surowca na długoterminowy kredyt. Reprezentowane w Łodzi przez domy agenturowe, firmy bremeńskie zaopatrywały przemysł włókienniczy w surowiec do 1929/30, odkąd rozpoczyna się okres intensywnej pracy nad rozbudową Gdyni, jako portu bawełnianego. Należytą ilustracją będzie tu poniższe zestawienie importu bawełny sur. w porcie gdyńskim (dane Urzędu Morskiego w Gdyni). Zestawienie to obejmuje bawełnę surową (waga brutto), przeznaczoną nietylko dla kraju macierzystego ale również bawełnę tranzytową dla zaplecza lądowego, jak Czechosłowacji, Rumunii, i Austrii, oraz zaplecza morskiego, jak szeregu państw bałtyckich: Szwecji, Estonii, Łotwy, Finlandii i t. p. Stąd dane te muszą się różnić od analogicznych danych Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie, wykazującego jedynie bawełnę, która weszła do obszaru celnego Polski.

Import bawełny sur. przez port gdyński
(dane U. M. w Gdyni)

1929	205 t	1933	77 733 t
1930	564 „	1934	81 929 „
1931	6 063 „	1935	84 381 „
1932	26 839 „	1936	91 781 „

Już w pierwszym dziesięcioleciu odrodzonego państwa polskiego czynione były pewne próby mające na celu skoncentrowanie przywozu bawełny w porcie gdańskim. Próby te zapoczątkowane w latach 1925/26, nie dały pożądanego wyniku i doprowadziły do tego, iż w latach 1930/31 port gdyński staje się portem importowym dla bawełny, przeznaczonej początkowo dla gospodarstwa narodowego Polski. Odpowiednio rozbudowane taryfy kolejowe, preferencje celne, zorganizowanie całego szeregu linii regularnych, utrzymujących regularne połączenia z portami amerykańskimi, oraz krajami Lewantu, wreszcie wyrównanie wysokości frachtu morskiego za przewóz ze Stanów Zjednoczonych Am. P. i Egiptu do Gdyni z frachtem do innych portów (głównie Bremy) musiało decydująco wpłynąć na powstanie portu bawełnianego w Gdyni. Jak się kształtowała współpraca portów Gdyni i Gdańska w obsłudze importu bawełny surowej do Polski, dobrze zobrazuje to poniższe zestawienie (wg. danych Gł. U. Stat. w Warszawie):

Import bawełny surowej przez porty Gdynię i Gdańsk
(wg. Gł. U. S.)

Rok	Gdynia		Gdańsk	
	q - 100 kg	1000 zł	q - 100 kg	1000 zł
1925	—	—	20	7
1926	—	—	9 249	2 609
1927	—	—	3 049	993
1928	—	—	3 826	1 643
1929	—	—	3 869	1 858
1930	1 646	474	7 432	3 643
1931	50 007	11 852	5 808	1 269
1932	169 117	29 411	4 093	781
1933	577 497	93 555	1 244	185
1934	656 055	110 327	1 360	322
1935	656 550	112 651	6	1
1936	707 221	122 978	—	—

O ile okres pierwszych pięciu lat lokalizował import bawełny w porcie gdańskim, były to, jak już uprzednio wspomniano próby utworzenia w Gdańsku portu bawełnianego. Wobec nikłych rezultatów, które osiągają maximalne natężenie w 1930 r., aby stopniowo już zmniejszać się, do głosu dochodzi Gdynia, koncentrując z roku na rok w swych magazynach coraz większe ilości bawełny. Rok 1936 był ukoronowaniem wysiłków, zmierzających do pozyskania importu bawełny surowej. W roku tym port gdyński nietylko całkowicie przeładował bawełnę przeznaczoną dla gospodarstwa narodowego Polski, ale również bardzo poważnie wzmógł import bawełny tranzytowej, przeznaczonej dla najbliższego zaplecza Polski, jak Czechosłowacji, Rumunii i Austrii. —

Niewątpliwie poważną rolę w stworzeniu portu bawełnianego w Gdyni odegrało wyposażenie go w nowoczesne magazyny oraz urządzenia przeładunkowe (dźwigi, odnogi kolejowe). Pierwszy magazyn bawełniany w porcie gdyńskim został oddany do użytku w 1931 r. Obecnie port gdyński dla składowania bawełny przeznaczył 3 magazyny o łącznej powierzchni użytkowej 27.697 m². Wszystkie one położone są na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w Wolnej Strefie. Nabrzeże to zaopatrzone zostało w 12 dźwigów o zdolności przeładunkowej á 3 t. W ten sposób wszelkie czynności na terenie Wolnej Strefy związane z manipulacją importowanej bawełny importer może załatwić bez dokonywania odpraw celnych. Umożliwia to również powstanie reeksportu bawełny. Port gdyński już z racji swego położenia geograficznego predystynowany jest, jako port dowozowy dla szeregu państw bałtyckich, położonych na wschodniej i północnowschodniej części morza Bałtyckiego. O obecnej i przyszłej roli portu jako bazy operacyjnej dla szeregu surowców zamorskich, mówi wyraźnie rozwijający się reeksport bawełny surowej. Kształtowanie się tego reeksportu od początku do chwili obecnej I półrocze 1937) ilustruje poniższe zestawienie:

Reeksport bawełny w tonach
(dane Urzędu Morskiego w Gdyni)

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937 (I - VI)
Dania .	—	—	2,—	3,5	3,6	0,8	4,2
Estonia .	38,7	10,4	317,6	330.8	253,4	486,8	740.0
Finlandia	4 3	4,1	24,8	0.8	215,2	491,8	230,2
Litwa .	—	—	—	121,4	218,7	238.1	143,0
Łotwa .	—	—	34,7	46,4	272,8	581,1	399,8
Szwecja	10,4	0,9	85,9	78,6	10,3	127,5	754,1
Różne .	—	31,5	25,4	255,7	277,8	767,7	251,2
Razem	53,4	46,9	490,4	837,1	1.251,8	2.693 8	2 522,5

Brak danych z pierwszych transportów bawełny dla Czechosłowacji nie pozwala na podanie faz rozwoju tego tranzytu. Mimo to dobrą ilustracją będą tu dane o imporcie bawełny tranzytowej dla Czechosłowacji w latach 1934, 1935, 1936:

Import bawełny tranzytowej dla Czechosłowacji z podaniem krajów pochodzenia (tony)
(dane Urzędu Morskiego w Gdyni)

Kraj pochodzenia	1934	1935	1936
Anglia	—	5,4	—
Belgia	135,5	—	—
Egipt	12,—	2,9	—
Holandia	—	256,—	—
Indie Bryt.	19,—	13,5	10,3
Kongo Belg.	12,—	795,2	378.6
Meksyk	—	—	72,1
Peru	84,4	129,8	35,3
Stany Zjednocz. A. P.	8.735,4	10.328,3	12.790,2
Urugwaj	—	25,—	—
Różne	—	—	310,5
Razem	8.998,3	11.566,1	13.597,—

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę poważne tempo wzrostu tego reeksportu szczególnie w latach 1935-1937. Najpoważniejszymi odbiorcami są tu państwa: Szwecja, Estonia i Łotwa.

Niezmiernie doniosłym zagadnieniem powstałym do rozwiązania wraz z rozwojem importu bawełny w porcie gdyńskim było zorganizowanie odpowiedniego składowania i administrowania ogromnymi zapasami tego surowca. Zainteresowani w tym byli nie tylko zagraniczni załadowcy bawełny, importerzy krajowi, ale również banki, finansujące zakup surowca, bądź też reprezentujące banki zamorskie. Chodziło o stworzenie domu składowego, mogącego przyjąć całkowitą odpowiedzialność za przechowywane zapasy oraz wydające pełnowartościowe dla sfer zainteresowanych

warranty. — Jedyną najpoważniejszą instytucją powołaną do zajęcia się tą sprawą był Bank Gospodarstwa Krajowego, biorący poważny udział w finansowaniu importu bawełny. Z inicjatywy też B. G. K. Oddział w Gdyni, powołany zostaje do życia w dn. 1. 3. 1934 r. koncesjonowany „Dom Składowy" którego celem jest składowanie w swych magazynach bawełny, ubezpieczenie jej, wydawanie imiennych zaświadczeń składowych (rewersów na zlecenie) oraz warrantów. — W magazynach swych, dzierżawionych od Urzędu Morskiego, Bank Gospodarstwa Krajowego dokonywa również wszelkie czynności fizyczne, związane z wyładowaniem i zamagazynowaniem bawełny, ciągnieniem prób, klasyfikowaniem i t. p. Obraz wysiłków, zmierzających do przejścia z nowoczesnego portu przeładunkowego dla bawełny jakim stała się bezsprzecznie Gdynia na port handlowy nie byłby pełen, gdyby pominąć sprawę powstania samodzielnych kupców bawełnianych w Gdyni oraz związany z nią arbitraż gatunkowy.



Port w Gdyni. Wnętrze jednego z magazynów drobnicowych

Dużym krokiem naprzód było tu powstanie Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną, który koordynuje pracę nad stworzeniem instytucji arbitrażowej w Gdyni. Powołanie do życia arbitrażu bawełny w Gdyni powinno korzystnie wpłynąć na usamodzielnienie się i uniezależnienie gdyńskiego rynku bawełnianego od jednego z najpoważniejszych i najbliższych Gdyni arbitrażu bremeńskiego. Prace te wymagają szkolenia własnych kiperów i klasyfikatorów, a z czasem powstania dużych firm importerskich, sprowadzających bawełnę surową na własny rachunek bezpośrednio z krajów produkcji i rozprowadzających ją do ośrodków przemysłu włókienniczego w głębi kraju oraz eksportujących zagranicę.

Nowa podróż ćwiczebna „Daru Pomorza"

OD szeregu już lat polski żaglowiec szkolny „Dar Pomorza" wychodzi na okres jesienno-zimowy w podróż ćwiczebną na dalekie wody Atlantyku i Pacyfiku, szkoląc uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. W podróżach tych, jak to np. było w roku ubiegłym, statek często zawija do portów, w których nie widziano jeszcze polskiej bandery morskiej, w których niejednokrotnie nic wiele o Polsce wiedziano.

W dniu 18 IX o godzinie 11 żaglowiec znów wyruszył w podróż szkolną. Statek odwiedzi wody, na których dotąd nie pływała jeszcze polska jednostka morska, udaje się bowiem do portu Para na Amazonce w Brazylii, gdzie nie widziano jeszcze polskiej bandery.

W obecnej podróży „Dar Pomorza" odwiedzi kolejno porty w Casablance (Marokko), Porto da Praia na wyspach Zielonego Przylądka, po tym port Para w Brazylii, a stąd przez Port of Spain (Trinidad); Port au Prince i Fort de France na Małych Antylach oraz przez Hawanę na Kubie powróci do Gdyni w połowie kwietnia przyszłego roku. Razem więc podróż potrwa około 7 miesięcy.

W podróży bierze udział 111 ludzi — 11 oficerów i instruktorów z komendantem żaglowca, kpt. Konstantym Matyjewicz - Maciejewiczem na czele, 56 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i praktykanci, 11 jungów oraz załoga zawodowa, jak kucharze i t. p. Jako lekarz okrętowy na żaglowcu znajduje się znany podróżnik polski, dr Korabiewicz, który przed kilku laty przeprawił się kajakiem z Polski do Indii.

Pożegnanie żaglowca — jak zwykle — miało bardzo uroczysty przebieg. Wziął w nim udział Minister Przemysłu i Handlu, Antoni Roman, oraz dyrektor departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Możdżeński, naczelnik wydziału żeglugowego Min. P. i H., Ocioszyński i radca tego Ministerstwa, Gebethner. — Z przedstawicieli władz miejscowych obecni byli wicekomisarz Rządu w Gdyni, inż. Szaniawski, Dowódca Obrony Wybrzeża, kmdr dypl. Frankowski, dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, prezes Izby Przemysłowo - Handlowej Tor, komandor pilotów portu gdańskiego Ziółkowski, prezes Kollat, ks. kanonik Turzyński, dyrektor Szkoły Morskiej kpt. Kosko i inni.

Przybyli również bardzo licznie rodzice, krewni i przyjaciele odpływających uczniów i członków załogi, by się z nimi pożegnać.

Po złożeniu p. Ministrowi raportu przez kpt. Maciejewicza, udano się na międzypokład, gdzie ks. kanonik Turzyński odprawił Mszę św. W czasie nabożeństwa ks. kanonik Turzyński wygłosił podniosłe kazanie.

Po Mszy św. p. Minister Roman zwrócił się do oficerów i uczniów z następującymi słowami:

„Z wielką radością staję zawsze wśród Was na pokładzie tego pięknego statku, na którym pełnicie jedni obowiązki szkolenia, drudzy obowiązek uczenia się twardego ale szczytnego zawodu żeglarzy. Sprawy morskie i życie marynarza były mi zawsze niezmiernie bliskie, gdyż od chwili odzyskania Niepodległości dane mi było mieć ścisłą styczność z tymi sprawami, które również i w dalszej mej działalności zawsze specjalnie mnie interesowały jako jedna z najistotniejszych dziedzin naszej prężności narodowej, jako dziedzina, w której duch i wola Narodu znajdować będą przez długie lata szerokie pole wielkiej i twórczej ekspansji. Dla tego też pragnę jak najbardziej zbliżać się z Wami i poznawać w bezpośredniej styczności wasze życie, waszą

pracę, wasz zawód. Z tego powodu udaję się dzisiaj z Wami na pokładzie „Daru Pomorza“ na część tak wielkiej drogi, którą bandera narodowa na naszym statku szkolnym przemierzyć ma w obecnej ćwiczebnej podróży.

Pracy w polskiej flocie handlowej, do której macie się sposobić przez lata pobytu w Szkole i w czasie tej podróży, nie można traktować jako zawodu spokojnego. Jest to zawód wymagający powołania, i to powołania ufundowanego na umiłowaniu pracy w specjalnych warunkach technicznych i moralnych na poczuciu dyscypliny i karności, na wielkim zrozumieniu dżentelmeństwa zawodowego i wytrwałości, wreszcie na dużym zasobie wiedzy fachowej.

W innych krajach, gdzie praca bandery od setek nieraz lat wzrosła głęboko w systemy gospodarcze i społeczne, praca marynarza nie nastręcza już nieraz ani szczególnie silnych emocyj nowości, ani też specjalnych trudności, które pokonane zostały doświadczeniami wielu pokoleń. Ale też w pracy pod polską banderą, gdzie niejednokrotnie wypadnie Wam trudzić się i borykać z warunkami nowości tej dziedziny pracy — mieć będziecie to wielkie szczęście, że wszyscy — od najwyższych do najniższych stopni w hierarchii morskiej — będziecie współpracować w tworzeniu ciągle nowych i coraz to większych efektów morskiej pracy Narodu Polskiego. Dane Wam jest bowiem pracować na tym polu, gdzie każdy krok, każdy wysiłek, każdy wkład pieniężny, każda myśl organizacyjna daje bezpośrednio widoczne i realne rezultaty, mające ogromne znaczenie dla całego życia gospodarczego Państwa. Mówię to nie na podstawie teorii, lecz na zasadzie licznych własnych obserwacyj i doświadczeń, i to na przestrzeni szeregu już lat.

Flota nasza będzie się szeroko rozrastała. W chwili obecnej zwiększa się ona na skutek nowych zamówień o 40 proc. swego tonażu — nie zabraknie więc pracy dla Was wszystkich. Chodzi tylko o to, by każdy z Was, w każdej okazji i na każdym stanowisku pracą swą i swoimi wysiłkami jak najsumienniej starał się o to, by godnie reprezentować banderę polską i przyczynić się do dalszego pomyślnego jej rozwoju.

Życzę Wam najlepszych wyników tej pracy i oczekuję, że pokładane nadzieje w pełni zrealizujecie.

A teraz zwróćmy się twarzą do bandery i wznieśmy okrzyk:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej profesor Ignacy Mościcki i Wódz Naczelny Marszałek Śmigły - Rydz — niech żyją“!

Okrzyk wzniesiony przez p. Ministra obecni powtórzyli trzykrotnie. Równocześnie orkiestra Związku Strzeleckiego odegrała hymn państwowy.

Punktualnie o godz. 11 przy dźwiękach hymnu państwowego „Dar Pomorza“ odbił od brzegu przystani „Żeglugi Polskiej“. Odpływający uczniowie żegnali Gdynię z want. Licznie zebrana publiczność żegnała statek z nabrzeża, powiewając chustkami.

Na żaglowcu odpłynął również p. Minister Roman, który na statku udał się na Bornholm, by w czasie krótkiej podróży zapoznać się ze stanem wyszkolenia uczniów Państwowej Szkoły Morskiej i sprawdzić poziom wyszkolenia. Drogę powrotną z Bornholmu do Gdyni p. Minister odbył na statku „Żeglugi Polskiej“. W podróży inspekcyjnej p. Ministrowi towarzyszyli dyr. Możdżeński, radca Gebethner i sekretarz osobisty Welsch.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc sierpień 1937 r.

W miesiącu sprawozdawczym rynek gdyńsko - gdański wykazał lekkie ożywienie specjalnie w dziedzinie frachtowania towarów masowych. — Szukano specjalnie tonażu pod ładunki drzewa do Anglii. Eksport zboża był nadal bardzo nieznaczny.

ANGLIA.

Na rynku drzewnym pojawiły się liczne ładunki drzewa do Anglii, za które ofiarowano za wielkości 6/700 std.

z Gdańska do Londynu
sh. 50/— za std. D. B. B. na warunkach Baltwood net
z Gdańska do Hull'u
sh. 52/— za std. na warunkach Baltwood gross
z Gdańska do Tyne Dock
sh. 52/— za std.



Gdynia. Nurek przy pracy

z Gdańska do West Hartlepool
sh. 54/— za std.

Poza tym należy wspomnieć o zafrachtowaniu statku wielkości 580 fathoms pod ładunek kopalniaków z Gdańska do Tyne Dock po sh. 52/6, 1100 fathoms kopalniaków z Gdyni do Garston po sh. 67/6,
700 std. kopalniaków z Gdyni do Bristolu lub Portishead sh. 66/—.

Zaznaczyć jeszcze należy, że podczas gdy tendencja na niektórych rynkach nabiera cech stałości, w niektórych krajach zauważyć można było znaczne ożywienie i tak z Rosji (Archangelsk i Leningrad) pojawiły się liczne ładunki papierówki do portów niemieckich po korzystnych dla armatorów stawkach. Fakt ten utrudnił niezmiernie frachtowanie z Gdyni i Gdańska.

ŻAGLOWCE.

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zauważyć można było brak ładunków, przy czym podaż tonażu była wielka. Naogół płacono za makuchy do jednego portu Danii położonego najbardziej na północ od Aarhus Rmk. 5,— do 5,25 za 1000 kg. Na początku miesiąca było kilka ładunków zboża, które zafrachtowano po Rmk. 4,50 do Rmk. 4,75 za 1000 kg. Poza tym ukazały się liczne mniejsze partie drzewa do Holandii, których zafrachtowanie jednakże natrafiało częstokroć na wielkie trudności powodowane brakiem zainteresowanego tonażu w tym kierunku.

Naogół płacono za te ładunki:
Hfl. 17,— za std. drzewa miękkiego i Hft. 6,50 za cbm. drzewa twardego.

WĘGIEL.

Rynek węglowy wykazał w okresie sprawozdawczym dalsze ożywienie, przy czym specjalnie liczne były zapytywania o tonaż pod ładunki węgla do Francji i tak płacono:
do Bordeaux do sh. 15/3 za to.
podczas gdy statek wielkości 3000 t. do Belgii otrzymał sh. 7/9 za t.
Poza tym płacono:
za statek wielkości 2000 to.
do Rouen sh. 11/3 do 11/6 za t.
za statek wielkości 1850 t.
do Le Havre sh. 11/3 do 11/6 za t.
za statek wielkości 2000 t.
do Bordeaux sh. 15/3 za t.
za statek wielkości 2250 t.
do Bordeaux sh. 15/— za t.
za statek wielkości 3000 t.
do Bordeaux sh. 14/6 za t.
za statek wielkości 3200 t.
do Bayonne sh. 15/— za t.
za statek wielkości 2600 t.
do Loliernt sh. 14/7½ za t.
za statek wielkości 3300 t.
do Rotterdam sh. 7/6 za t.
za statek wielkości 2000 t.
do Szwecji Pół. sh. 7/6 do 8/— za t.
za statek wielkości 2000 t.
do Nice sh. 21/— za t.

Stawki frachtowe do portów Morza Śródziemnego lekko wzrosły, co się odbiło niekorzystnie na eksporcie, gdyż eksporterzy nie mogąc płacić żądanych przez armatorów stawek, byli zmuszeni rozpoczęte transakcje sprzedaży na pewien czas wstrzymać. — Powodem podwyższenia stawek przez armatorów jest wzrost ryzyka dla statków idących do portów Morza Śródziemnego.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WZROST TONAŻU NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Jak podaje prasa niemiecka, flota handlowa Rzeszy po raz pierwszy od kryzysu powojennego, wykazała w ostatnim roku bardzo znaczny wzrost tonażu, osiągając 3/4 przedwojennego stanu. Na początku 1937 r. liczyła ona 3.579 statków morskich o pojemności 3,9 miln. trb. W 1936 r. przyrost statków wynosił 151 jednostek o pojemności 253 tys. trb. podczas gdy ubytek tonażu w tym samym czasie (z powodu sprzedaży zagranicę, lub całkowitego zużycia) wyraził się liczbą 89 statków o pojemności 73 tys. trb. Postanowiono jednocześnie, w miarę wzrastania liczby nowoczesnych statków morskich, wycofywać z użycia statki starego typu.

ZATARG MIĘDZY PORTAMI PÓŁNOCNEJ FRANCJI I ANTWERPIĄ.

Toczące się od pewnego czasu układy między delegacją francuską i belgijską o rewindykowanie dla portu Galais i Dunkierki części transportów morskich francusko - belgijskich, kierowanych dotychczas głównie do Antwerpii, jako portu tańszego, nie doprowadziły do pozytywnych wyników.

STAN ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Flota handlowa Łotwy składa się obecnie ze 102 statków o ogólnej pojemności 181 tys. trb. W ciągu ostatnich 6 lat żegluga łotewska pracowała deficytowo, ostatnio jednak, dzięki lepszej koniunkturze na rynku frachtowym, sytuacja znacznie się poprawiła.

RUCH W KANALE SUEZKIM.

W pierwszym półroczu rb. ruch w Kanale Suezkim w kierunku z północy na południe wyniósł 9.285.335 ton, wobec 7.988.936 ton w 1936 r. Z południa zaś na północ — 9.261.127 ton, wobec 8.050.958 ton w r. ub. Ogółem w 1937 r. przewieziono przez kanał Suezki 18.546.462 ton, wobec 16.039.894 ton w r. ub. Najsilniej reprezentowane była bandera brytyjska — 46,81%, następnie włoska — 16,17 proc. i niemiecka 9,13 proc.

BRAZYLIJSKIE BIURO HANDLOWE I INFORMACYJNE DLA ŚRODKOWEJ EUROPY.

W Pradze otwarte zostało brazylijskie biuro handlowe i informacyjne, które objąć ma swą działalnością kraje Środkowej Europy.

NOWA KONFERENCJA PAŃSTW PÓŁNOCNYCH.

Donoszą z Hagi, że rząd holenderski otrzymał memorandum Danii w sprawie zwołania w październiku r. b. nowej konferencji bloku państw północnych. Konferencja ta miałaby się odbyć w Kopenhadze. — Dania wysuwa przy tym koncepcję, żeby wszystkie klauzule największego uprzywilejowania dotyczące ceł, a zawarte w treści porozumienia z Oslo, dotyczyły również i krajów, pozostających poza tą konwencją.

W odniesieniu do kontygentów importowych natomiast poszczególne kraje będą musiały same zadecydować, co mogą zaofiarować innym państwom, gdyż problem kontyngentów nie może być rozwiązany w formie międzynarodowej klauzuli największego uprzywilejowania.

POŻYTECZNE WYDAWNICTWO WĘGIERSKIE.

W języku niemieckim ukazało się ciekawe sprawozdanie Izby Przemysłowo — Handlowej w Budapeszcie, omawiające w szczegółowy sposób produkcję przemysłową i rolną, zarówno jak i handel Węgier w r. 1936. Jest to więc wartościowa praca źródłowa dla wszystkich środowisk gospodarczych zagranicą, które interesują się warunkami gospodarczymi Węgier. Praca ta nie poprzestaje na ogólnym omówieniu gospodarczego położenia Węgier, ale wylicza też wyniki produkcji rolniczej w r. 1936, warunki jej realizacji, jak również warunki produkcji przemysłowej, kształtowanie bilansu zewnętrznego, jak wreszcie przynosi informacje, tyczące się rynku finansowego, kredytów, warunków socjalnych i komunikacyjnych.

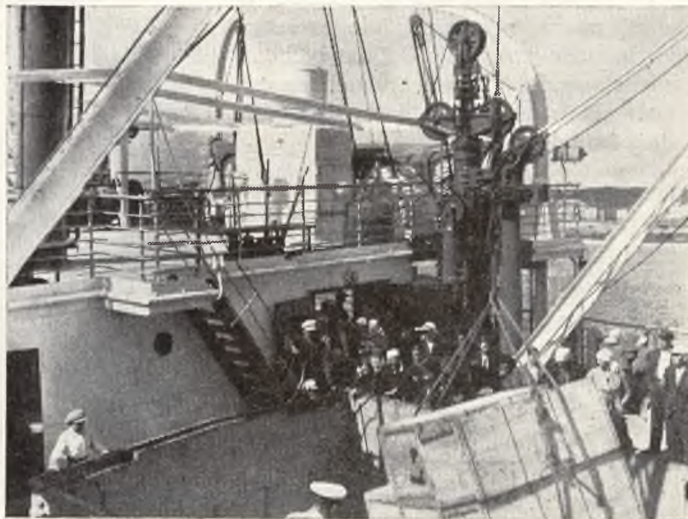
Specjalne rozdziały poświęcone są omówieniu poszczególnych gałęzi przemysłu i handlu.

Z tego powodu raport Izby Przemysłowo — Handlowej w Budapeszcie nabiera specjalnej wartości, jako zbiór informacyj, dotyczących wszystkich działów przemysłowej i handlowej aktywności, i wskazujących na towary, nadające się do eksportu zarówno jak i na te, których produkcja w kraju nie zaspokoi ogólnego zapotrzebowania Węgier i otworzyć musi drogi dla zagranicznego importu.

Informacje te dają przegląd możliwości, jakie rynek węgierski otwiera przed różnymi surowcami i półfabrykatami.

Znaczenie tej pracy, uzupełnionej bogatym materiałem statystycznym, podnosi jeszcze fakt, że koła kompetentne za granicą oceniają należycie wartość sprawozdań budapeszteńskiej Izby Przemysłowo — Handlowej i wiedzą, że wydawnictwa jej nie służą celom propagandowym, lecz dają zainteresowanym obiektywne przedstawienie warunków pracy w przemyśle, w handlu, w finansach i w rolnictwie Węgier.





Ruch pasażerski w porcie gdyńskim. Wyjazd emigrantów do Francii na s/s „Bretagne"

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

ECHA WOJNY NA DALEKIM WSCHODZIE.

Polska Agencja Morska jako przedstawiciel linii Gdynia — Daleki Wschód podała do wiadomości, że konferencja daleko - wschodnia w związku z działaniami wojennymi na dalekim Wschodzie postanowiła podwyższyć z ważnością natychmiastową stawki frachtowe na wszelkie towary poza specjalnie wymienionymi, o 10%. Stawki obowiązują do portów Hongkong, Szanghai, Kobe, Osaka, Yokohama. Jednocześnie zostało wstrzymane do odwołania przyjmowanie zgłoszeń na transporty ładunków do Szanghaju.

WŁOCHY ZNIOSŁY CŁO OD TOWARÓW IMPORTOWANYCH Z AFRYKI WSCHODNIEJ.

Włoski dziennik urzędowy publikuje dekret królewski, znoszący cło wwozowe do metropolii od towarów pochodzących i przybywających z włoskiej Afryki Wschodniej. Wyłączona jest jedynie kawa, której przywóz został skontygentowany do końca roku bież.

UBEZPIECZENIA TRANSPORTÓW NA DALEKI WSCHÓD.

Związek niemieckich towarzystw ubezpieczeń transportowych podał do wiadomości, że hamburski związek towarzystw ubezpieczeniowych postanowił nie ubezpieczać ładunków do krajów Dalekiego Wschodu od szeregu niebezpieczeństw. Jeżeli polisa ubezpieczeniowa ma nadal uwzględniać te niebezpieczeństwa musi być zawarta specjalna umowa, pociągająca za sobą oczywiście dla eksportera lub towarzystwa transportowego dodatkowe koszty.

ZMIANA NIEKTÓRYCH PRZEPISÓW CELNYCH W WIELKIEJ BRYTANII.

Brytyjskie Ministerstwo Skarbu opublikowało rozporządzenie zmieniające szereg przepisów dotyczących ceł importowych. M. in. wprowadzone zostało cło w wysokości 3 sh. od tuzina stożków od kapeluszy.

PODWYŻKA STAWEK UBEZPIECZENIOWYCH DLA TRANSPORTÓW MORSKICH.

Wskutek ciągłych niebezpieczeństw na jakie narażone są statki handlowe u brzegów Hiszpanii, Holenderski Lloyd utrzymał tylko dla statków pasażerskich, przepływających w obrębie wód hiszpańskich, dotychczasowe stawki ubezpieczeniowe — czyli 5 sh. od 100 ft. wartości. Ubezpieczenie dla statków tankowych zostało podwyższone z 5 sh. do 1 ft. za każde 100 ft., dla reszty statków frachtowych zaś — z 5 sh. do 10 sh. od każdych 100 ft., zgłoszonych do ubezpieczenia.

PRZEDŁUŻENIE PROTOKÓŁU TARYFOWEGO POLSKO — FINLANDZKIEGO.

Prezydent Finlandii ratyfikował w dn. 3 września r. b. przedłużenie protokółu taryfowego polsko - finlandzkiego z dn. 16 lipca r. ub., którego ważność upłynęła 31 lipca r. b. — Wspomniane wyżej porozumienie obowiązuje od 31 lipca r. b.

PODWYŻKA CEŁ W MEKSYKU.

Od dn. 5 sierpnia r. b. meksykańska taryfa celna uległa w szeregu pozycyj zwyżce. Zmiany ceł dotyczą m. in.: naczyń kamionkowych i porcelanowych, tkanin bawełnianych, dywanów, wyrobów lnianych, jedwabnych i ze sztucznego jedwabiu, żarówek elektrycznych, broni palnej i t. d.

NOWE ZARZĄDZENIA PRZY PRZEWOZACH MORSKICH.

Wschodnio - Azjatycka Konferencja uchwaliła z natychmiastową ważnością przymus pokrywania z góry kosztów przewozu dla przesyłek kierowanych do Wschodniej Azji. W tym samym czasie zostały również podwyższone opłaty konosamentowe do Buenos Aires i Montevideo, z ważnością od 1 stycznia 1938 r. o 2/6 sh. w złocie od 1.000 kg. wagi, tak że obecnie, po uwzględnieniu tej podwyżki, opłata będzie wynosić 30/— sh. w złocie od 1.000 kg. wagi, lub 1 m³. objętości.

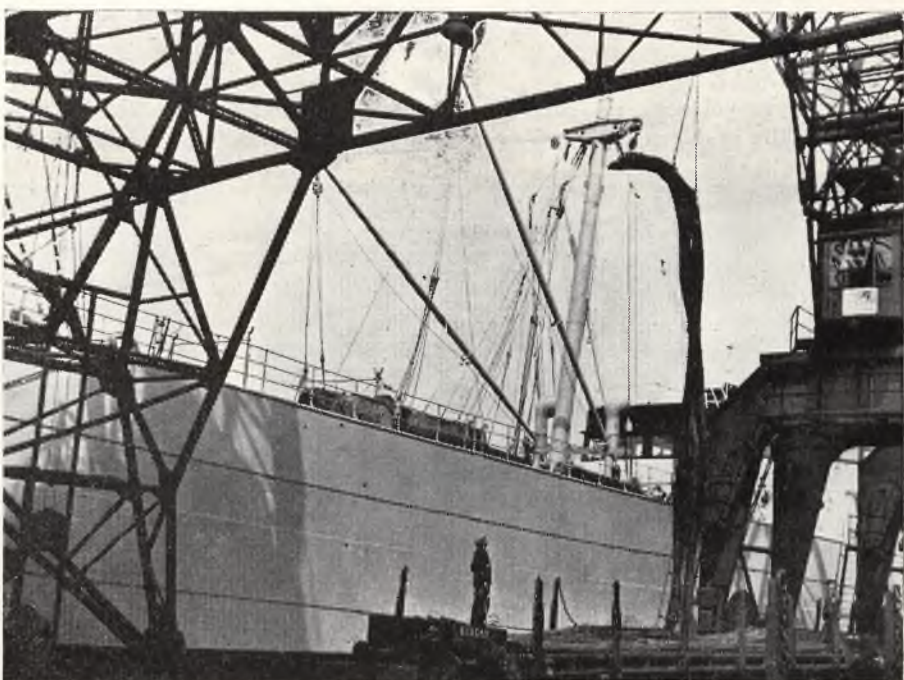
Również „Lloyd Triestino" podwyższył opłaty przewozowe o 10 proc., z natychmiastową ważnością do następujących portów: Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kebo i Dairen. Zwyżka nie obejmuje żelaza, stali, materiałów kolejowych, papieru, celulozy i nawozów sztucznych.

TRANSPORTY TOWAROWE DO SHANGHAJU.

Według informacyj, posiadanych przez Państwowy Instytut Eksportowy, ładunki okrętowe z przeznaczeniem do Shanghaju są wyładowane w Singapore, gdzie są lokowane w składach krytych. Towary takie, kierowane do Shanghaju, jak żelazo i t. p., które mogą leżeć na otwartej przestrzeni, są wyładowywane w Hong — Kongu. Państwowy Instytut Eksportowy podaje te informacje z tego względu, że mają być w drodze z Polski do Chin pewne transporty, przeznaczone do Shanghaju. W wypadku gdyby zainteresowani chcieli sprzedać towar w Singapore, należy się zwracać bezpośrednio do tamtejszego konsulatu R. P., który przyszedłby z pomocą polskim eksporterom, dopomagając do sprzedaży ładunku. — Z drugiej strony nie jest wykluczone, że mniejsze statki mogłyby dostarczyć dalej towar do Shanghaju, nie biorąc jednak ryzyka wojny na siebie.

SOWIECKIE BIURO SPRZEDAŻY ZBOŻA W ROTTERDAMIE.

Z holenderskich kół gospodarczych donoszą o ponownym otwarciu w Rotterdamie sowieckiego biura sprzedaży zboża.



Ładowanie żelaza w porcie gdyńskim



I KRONIKA MIEJSKA

POSIEDZENIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

W dniu 17 VIII b. r. odbyło się zebranie Tymczasowej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni, na którym dokonano wyboru przewodniczącego Komisji Inwestycyjnej, którym został naczelnik wydziału techniczno - budowlanego Urzędu Morskiego inż. Bukowski. Następnie złożono sprawozdanie z konferencji, zwołanej niedawno przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni w sprawie wprowadzenia studiów nad projektem komunikacji wodnej z wnętrzem kraju oraz omówiono bieżące sprawy eksploatacyjne i techniczne. Poza tym Rada Portowa uchwaliła przesłać specjalne podziękowanie długoletniemu przewodniczącemu Komisji Inwestycyjnej p. inż. Tadeuszowi Wendzie za wielką pracę i głęboką fachowość w pracy nad stworzeniem portu w Gdyni.

NOWY STATEK POD POLSKĄ BANDERĄ.

W dniu 7 września b. r. odbyło się podniesienie bandery na statku motorowym „Lechistan“, nabytym ostatnio przez Żeglugę Polską. Statek ten kursuje na linii lewantyńskiej i w pierwszą swą podróż pod polską banderą i z polską załogą wyruszył 9 września br. M/S „Lechistan“ posiada nośność około 3.200 ton i przeznaczony jest specjalnie do przewozu towarów drobnicowych. Motory statku o sile 2000 koni maszynowych pozwalają na rozwinięcie szybkości 12 do 12½ węzłów.

PRACE INWESTYCYJNE W PORCIE.

W sierpniu r. b. ruch inwestycyjny w Gdyni wykazał w dalszym ciągu znaczne natężenie. — Po za szeregiem robót drogowych o mniejszym znaczeniu, na nabrzeżu Indyjskim, Holenderskim i Śląskim zamieniono wodociągowe i kanalizacyjne rury żeliwne na stalowe, ogólnej długości 1.233 mb. W strefie wolnej ukończono budowę domu biurowego. Poza tym prowadzone są prace przy budowie magazynów: nr 9 i nr 10. Na nabrzeżu Czechosłowackim ukończone zostały prace przy budowie fundamentów pod dźwigi, oraz wykańcza się budowa rampy. Prowadzone są również prace przy rozbudowie koszar Policji Państwowej przy ul. Warsztatowej oraz przy budowie fabryki farb i lakierów firmy „Hempel i Leppert“ przy ul. St. Zjednoczonych w wolnej strefie. Budowa fabryki mączki rybnej przy ul. Rybackiej została ukończona, poza tym na ukończeniu jest budowa garażu Ubezpieczalni Społecznej.

PIERWSZA FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ.

W dniu 2 września b. r. uruchomiona została w porcie rybackim w Gdyni nowo wybudowana fabryka mączki rybnej. — Została ona wybudowana przez Morski Instytut Rybacki kosztem około 200.000 zł. Eksploatacja fabryki prowadzona będzie przez Halę i Chłodnię Rybną. Uruchomienie pierwszej tego rodzaju fabryki w Gdyni pozwoli na przeróbkę wszelkich odpadków ryb na mączkę, tran i olej rybny. Należy nadmienić, że dotychczas marnowało się rocznie tych odpadków na kwotę około 100.000 zł.

SZEFOWIE SZTABÓW GEN. ESTONII, FINLANDII I ŁOTWY ZWIEDZILI GDYNIĘ.

W dniu 11 IX przyjechali do Gdyni biorący udział w manewrach armii polskiej szefowie sztabów generalnych Estonii, Finlandii i Łotwy, w towarzystwie szefa sztabu głównego gen. Stachiewicza oraz wyższych oficerów zagranicznych i polskich. Goście przybyli specjalnym pociągiem na dworzec morski, gdzie powitał ich dowódca floty kontradmirał Unrug ze sztabem oraz dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski. Po odegraniu hymnów narodowych przez orkiestrę Marynarki Wojennej i przyjęciu raportu od dowódcy kompanii honorowej Marynarki Wojennej, goście udali się do sali dworca morskiego, gdzie wysłuchali referatów o porcie gdyńskim, po czym po wpisaniu się do księgi pamiątkowej zwiedzili motorówką port handlowy. Następnie szefowie sztabów generalnych Estonii, Łotwy i Finlandii udali się do portu wojennego, gdzie zwiedzili okręty wojenne i urządzenia portowe.

Dowódca Floty wydał w kasynie oficerów floty śniadanie na cześć gości. Po śniadaniu odbyła się przejażdżka autokarami po mieście i najbliższej okolicy.



Gdynia. Nowy budynek biurowy w strefie wolnocłowej.

PRZYGOTOWANIA DO WPROWADZENIA ARBITRAŻU BAWEŁNY W GDYNI.

Sprawa przygotowania kadr wykwalifikowanych pracowników w zakresie handlu bawełną w porcie gdyńskim nie przestaje być przedmiotem prac Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. W pierwszym rzędzie chodzi o wyszkolenie specjalistów — klasyfikatorów bawełny. W związku z tym Izba gdyńska w porozumieniu z Izbą Przemysłową - Handlową w Łodzi i Bankiem Gospodarstwa Krajowego już z górą od dwóch lat kształci zagranicą, w centrach handlu bawełną, klasyfikatorów bawełny, Polaków. — Trzech praktykantów — klasyfikatorów, po zakończeniu w roku ub. studiów w Hawrze oraz po przejściu kilkumiesięcznego przeszkolenia w Bremie, wyjedzie w najbliższym czasie na dalszą praktykę do Liverpoolu: do Bremy zaś skierowany zostanie przez Izbę czwarty praktykant — klasyfikator, który zakończył niedawno pracę z wynikiem dobrym przy Izbie arbitrażowej w Hawrze. W ten sposób z chwilą uruchomienia arbitrażu ba-



Port w Gdyni. Wyladunek samochodu z m/s „Batory"

wełny w Gdyni, będzie już odpowiednio przygotowany personel arbitrażystów bawełny — Polaków. Związane z tą akcją sprawy omówione zostały przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni na specjalnej konferencji z przedstawicielami firm gdyńskich, trudniących się handlem i manipulacją w porcie gdyńskim.

WYCIECZKA DZIENNIKARZY SZWEDZKICH.

W dniu 20 sierpnia 1937 r. przyjechała do Gdyni wycieczka dziennikarzy szwedzkich w liczbie 5 osób. Goście szwedzcy zwiedzili port i miasto. Po przyjęciu, wydanym dla nich przez konsula gen. Szwecji inż. N. Korzóna, dziennikarze szwedzcy udali się do Gdańska, gdzie zwiedzili port. Wycieczkę dziennikarzy szwedzkich, która z Gdyni udała się do Poznania, prowadził radca M. S. Z. Łasiński.

„STELLA POLARIS" W GDYNI.

W dniu 4 września br. po południu przybył do portu gdyńskiego luksusowy jacht motorowy „Stella Polaris", przywożąc 130 pasażerów, odbywających wycieczkę po portach bałtyckich. Jacht ten stanowi własność towarzystwa „Bergenske" w Bergen. Część pasażerów, korzystając z dłuższego postoju jachtu w Gdyni, zwiedziła Warszawę.

DALSZE POWIĘKSZENIE SIĘ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W dniu 2 września zakupiony został przez 2 obywateli polskich w Finlandii szkuner motorowy M/S „Orion" o pojemności 300 trb. Na statku tym podniesiono w obecności przedstawiciela poselstwa R. P. w Helsinkach banderę polską. Do dnia 1-go marca 1938 r. statek kursować będzie jako tramp, po czym przybędzie do Gdyni, gdzie zmieni załogę.

KOKS POLSKI DO AUSTRALII.

Polski przemysł węglowy „Robur" zawarł z australijskimi importerami tranzakcję o dostawę większej partii koksu. Pierwszy transport w wysokości 2.500 ton odszedł już z Gdyni w dniu 27 sierpnia r. b. Odejście następnej partii w wysokości 2.540 ton, należy się spodziewać w dniach najbliższych. Pominąwszy kilka wysyłek próbnych do Ameryki Południowej, jest to druga poważniejsza tranzakcja sprzedaży koksu polskiego na rynki zamorskie. Pierwszej tranzakcji dokonano przed trzema laty z Kanadą, eksportując na tamtejszy rynek 4.000 ton koksu.

„MILIONER" MORSKI.

W ostatnich dniach sierpnia odszedł z Gdyni do Göteborga statek firmy „Poskarob" — „Robur III" z ładunkiem węgla przekraczając 1 miln. ton wywiezionego węgla przez ten statek, w okresie 9 lat pracy pod polską banderą.

PROPAGANDA PORTÓW POLSKICH W CZECHOSŁOWACJI.

Staraniem przedstawicielstwa kolei i portów polskich w Pradze odbył się tam odczyt p. Bolesława Koselnika, radcy Urzędu Morskiego w Gdyni, p. t. „Porty polskiego terytorium celnego Gdynia i Gdańsk, jako naturalna i dogodna droga zamorskiej ekspansji Czechosłowacji". Odczyt, ten był pierwszym z cyklu — dalsze odbędą się w najbliższych dniach w: Brnie, Ołomuńcu, Bratislawie i Koszycach.

Z PORTU W WIELKIEJ WSI.

Po ukończeniu budowy mola Zachodniego w porcie rybackim w Wielkiej Wsi, przystąpiono do budowy wieży latarni morskiej na końcu falochronu. Wieża będzie posiadała obok świateł ostrzegawczych, światła pozycyjne i znaki nawigacyjne dzienne. Kapitanat portu będzie czynny już w październiku.

ŚWIEŻE HOMARY Z POLSKICH POŁOWÓW.

W dniu 17 sierpnia r. ub. przybył do portu rybackiego w Gdyni z połowów na Morzu Północnym kuter rybaka Lipskiego z Helu, przywożąc po raz pierwszy świeże homary z własnych połowów.

POŁĄCZENIE GDYNI ZE WSZYSTKIMI PORTAMI OBU AMERYK.

Polska Agencja Morska w Gdyni wprowadziła w swej pracy dalsze usprawnienie, uzyskując bezpośrednie połączenie Gdyni z wszystkimi portami Ameryki. Dotychczas przewóz towarów do portów, które z Gdynią nie miały bezpośredniego połączenia był utrudniony. Polska Agencja Morska, otrzymawszy wyłączne przedstawicielstwa linij okrętowych, obejmujących wszystkie porty Ameryki, usprawniła przewóz towarów. Następujące linie oddały swe wyłączne przedstawicielstwa dla P. A. M.:

United Fruit Company do Guatemali, Hondurasu, Salvadoru, Nikaragui, Costarici, Panamy, Kolumbii, Jamaiki, Kuby.

Linia Colombian S. S. Co. Inc. do Haiti, Jamaiki, Columbii i Cristobal-Colon.

Linia — Red. „D" Line — do Porto Rico, Venezueli, Zachodnich Indii Holenderskich.

Linia „New-York and Cuba Mail" S. S. Co. — do Kuby i Meksyku.

Canadian National Railways — do wszystkich miejscowości w Kanadzie i w Zachodnich Stanach U. S. A.

„Eeast Asiatic Company" — do Zachodniego Wyb. Stanów Zjednoczonych i Kanady.

„Bootch Line" — do Północnej Brazylii (Oara, Manaos, Iquitos, Maranham, Ceara, Paranahyba).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU.

Ruch statków w porcie gdańskim w sierpniu r. b. wyniósł ogółem 1.126 jednostek o pojemności 742.922 trn. z czego weszło 552 statków o pojemności 362.297 trn. i wyszło 574 statki o pojemności 380.625 trn. Ruch statków w porcie gdańskim utrzymał się w sierpniu r. b. mniej więcej na tym samym poziomie, co w lipcu r. b. i nieco wzrósł w porównaniu z sierpniem r. ub.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA SIERPIEŃ

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy w mies. **sierpniu** r. b. wyniósł **771.493.9 ton** wobec 795.133.8 ton w m. lipcu b. r. oraz 667.377.8 ton w m. sierpniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 2.9%-owy spadek w porównaniu z ub. m. lipcem b. r. oraz 15.6%-owy wzrost w stosunku do m. sierpnia 1936 r.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 493 (528) statków o pojemności 517.545 n. r. t. (533.422 n. r. t.), wyszło zaś 487 (537) statków o pojemności 514.990 n. r. t. (535.046 n. r. t.).

— Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. sierpniu r. b. wyniósł 1049.7 n. r. t. (1010.3 n. r. t.)

— Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 45 (48). Średni postój statków wyniósł 49.8 godzin (50.8 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Anglia, Niemcy, Włochy, Finlandia, Francja, Dania, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Grecja, Łotwa, Estonia, Holandia, Panama, W. M. Gdańsk, Jugosławia, Rumunia, oraz Węgry. Nastąpiło przegrupowanie Anglii z 5-go miejsca na 3-cie, Włoch z 7-go miejsca na 5-e, Danii z 3-go miejsca na 8-me, Francji z 9-go na 7-me miejsce i t. d. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Reprezentowane były ogółem bandery 19 (17) państw.

— Obroty zamorskie w m. **sierpniu** rb. wyniosły **759.671.8 ton,** wobec 781.510.7 ton w m. lipcu br. oraz 659.764.1 ton w m. sierpniu 1936 r.

— Obroty zamorskie miesiąca sprawozdawczego wykazują 2.7%-owy spadek w porównaniu z ub. m. lipcem r. b. oraz 15.1%-owy wzrost w stosunku do m. sierpnia 1936 r.

— Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. sierpniu r. b. (759.671.8 ton) złożył się przywóz zamorski — 136.633.8 ton oraz wywóz zamorski — 623.038.— ton.

— Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym wykazuje w porównaniu z poprzednim m. lipcem b. r. (135.841.3 ton) 0.5%-owy wzrost, w stosunku natomiast do m. sierpnia 1936 r. (116.617.1 ton) wzrost 17.1%-owy.

— W m. sierpniu rb. w porównaniu z ub. m. lipcem rb. wykazały wzrost pozycje: ryż surowy — 7.682.6 t. (98.1 t.), owoce świeże i suszone — 1.446.5 t. (1.027.4 t.), kawa — 349.7 t. (232.2 t.), herbata — 111.2 t. (87.1 t.), korzenie — 86.3 t. (51.7 t.), śledzie — 4.964.1 t. (2.392.2 t.), tytoń — 777.1 t. (299.6 t.), fosforyty — 4.220.6 t. (3.234 t.), skóry — 2.259.4 t. (1.985.9 t), juta — 1.064.2 t. (837.2 t.), celuloza — 1.233.9 t. (970.5 t.), złom — 63.279 t. (53.028.9 t.) oraz miedź — 1.611.5 t. (848.9 t.).

— Spadek natomiast wykazały pozycje: kakao — 120.2 t. (934.4 t.), rudy różne — 14.110.9 t. (18.638.2 t.), piryty — brak (11.106.6 t.), garbniki — 588.2 t. (1.092.4 t.) oraz bawełna i odpadki — 4.404.6 t. (5.053.8 t.).

— Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (623.038.— t.) wykazuje 3.5%-owy spadek w porównaniu z ub. m. lipcem (645.669.4 t.) oraz 14.7%-owy wzrost w stosunku do m. sierpnia 1936 r. (543.147.— ton).

— Spadek wywozu zam. w m. sierpniu r. b. w porównaniu z ub. m. lipcem r. b. spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla eksportowego — 477.031.3 t. (505.215.1 t.), słodu — 809.7 t. (1.512.1 t.), cukier — 4.843.7 t. (9.461.3 t.), makuchów — brak (849.5 t.), fornierów i dykty — 1.233.8 t. (1.501.7 t.), papieru — 197.5 t. (618.2 t.) oraz celulozy — 203.8 t. (396.6 t.).

— Wzrosły natomiast pozycje: mąki pastewnej i ryżowej — 1.225.5 t. (738.— t.), węgla bunkrowego — 52.136.8 t. (50.295.1 t.), koksu — 23.790 t. (21.721.5 t.), siarczanu amonu — 2.041.3 t. (brak), soli potasowej — 155 t. (brak), kopalniaków i słupów — 7.303.2 t. (6.168.5 t.) metali różnych — 8.247.1 t. (5.328.1 t.), szyn kolejowych — 4.040 t. (brak), rur żeliwnych i żelaznych 2.639.4 t. (1.775.4 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 2.208.7 t. (1.255.4 t.).

— Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost w porównaniu z ub. miesiącem lipcem b. r. przywozu — 1.129.7 t. (396.1 t.), oraz wywozu — 1.866.7 t. (995.8 t.). Spośród poważniejszych pozycyj przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 76 t. (277.2 t.), siarczanu amonu — 1.000 t. (brak) oraz nasion oleistych — 30 t. (brak); na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1.020.4 t. (487.1 t.) garbniki — 189 t. (50 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 66.2 t. (25.7 t.), skóry — 59.7 t., mączka kostna — 84.3 t., miedź — 45.9 t. (37.2 t.) oraz wyroby żelazne — 57.5 t. (8.2 t.)

— Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje nadal spadek tak na przywozie — 3.266.8 t. (4.725 t.), jak i na wywozie — 5.558.9 t. (7.506.2 t.). Spośród poważniejszych pozycyj przywozu są do zanotowania: cukier — 1.465 t. (3.530.1 t.), mączka zwierzęca — 101.6 t. (brak), mąka — 238.1 t. (271.1 t.), deski i łaty — 802 t. (251 t.), papier — 57 t. (77 t.), napoje alkoholowe — 48.6 t. (82.2 t.), tkaniny — 218.5 t. (216.2 t.), owoce świeże — 11.8 t. (4.7 t.) oraz wyroby żelazne — 132.4 t. (116.6 t.); na wywozie zaś: — ryż wyłuszczony — 1.436.9 t. (3.269 t.), żywica — 179.3 t. (65.1 t.), oleje — 210.1 t. (98.1 t.), glinki ceramiczne — 386 t. (5.2 t.), tłuszcze i oleje roślinne 255.3 t. (272.9 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 431 t. (260.5 t.), garbniki — 125 t. (156.1 t.), tran — 157.1 t., skóry — 220.9 t. (262.5 t.), papier — 193.1 t. (274.6 t.) oraz celuloza — 100 t. (178.4 t.).

Ruch pasażerów w związku z trwającym nadal sezonem wycieczek morskich wykazuje nadal ożywienie.

Przyjechało bowiem 3.681 osób (3.018), wyjechało zaś 4.946 osób (4.620).

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *(January—August)*
Cały przywóz	**136 446·—**	**135 841·3**	**1 153 446·—**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**13 384·5**	**6 460·4**	**136 728·2**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	2 244·4	2 978·2	35 221·1
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	7 682·6	98·1	45 921·6
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 446·5	1 027·4	37 131·6
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	22·6	43·8	545·9
76. Kawa *(coffee)*	349·7	232·2	2 811·6
78. Herbata *(tea)*	111·2	87·1	1 000·2
80. Kakao *(cocoa)*	120·2	934·4	4 382·1
81-82. Korzenie *(spices)* .	86·3	51·7	682·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**5 097·1**	**2 490·6**	**21 179·2**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	4 964·1	2 392·2	19 758·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**16 381·5**	**36 822·3**	**194 618·5**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	14 110·9	18 638·2	116 693·8
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	11 106·6	19 745·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 494·1**	**1 723·9**	**14 312·6**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	232·1	355·8	2 489·8
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	912·8	1 079·3	8 719·—
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**925·7**	**395·5**	**4 038·—**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	302·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	777·1	299·6	2 052·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**17 824·—**	**17 554·8**	**140 478·1**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	588·2	1 092·4	9 888·7
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	4 220·6	3 234·—	80 384·—
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	11 200·—	11 950·	41 245·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 266·1**	**1 997·5**	**17 190·4**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 259·4	1 985·9	17 117·5

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *(January—August)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**7 888·2**	**7 721·6**	**92 458·8**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	697·8	542·—	16 025·6
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	4 404·6	5 053·8	53 439·9
624. Juta *(jute)*	1 064·2	837·2	7 585·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**620·1**	**467·9**	**6 363·6**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**184·5**	**118·9**	**1 477·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 819·3**	**3 032·1**	**23 133·6**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 506·6	1 978·5	14 224·8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 233·9	970·5	8 360·7
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**85·3**	**32·5**	**443·1**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**66 116·8**	**55 203·3**	**488 546·—**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	63 279·—	53 028·9	467 413·7
977. Miedź *(copper)* . . .	1 611·5	848·9	10 704·—
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**587·1**	**558·4**	**4 431.1**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**729·6**	**965·9**	**5 997·—**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**138·—**	**163·8**	**1 472·7**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**91·9**	**131·9**	**577.2**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *(January—August)*
Cały wywóz	623 038·—	645 669·4	4 730 612·8
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**2 634·9**	**2 851·—**	**31 351·9**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	26·7
2. Żyto *(rye)*	—	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	—	2·6	656·—
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	—	175·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	1 225·5	738·—	4 198·5
35. Słód *(malt)*	809·7	1 512·1	18 521·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 105·9**	**7 038·9**	**37 385·7**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 552·5	1 902·7	12 710·4
125. Jaja *(eggs)*	2 458·—	3 178·9	12 254·4
127. Masło *(butter)*	611·5	1 444·2	3 663·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**554 101·4**	**578 087·1**	**4 178 226·—**
154. Cement *(cement)* . . .	586·—	578·6	4 304·9
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	391·6	0·3	1 457·5
180. Węgiel kamienny *(coal)*	477 031·3	505 215·1	3 599 199·7
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	52 136·8	50 295·1	382 587·5
182. Koks *(coke)*	23 790·—	21 721·5	172 327·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	5·5	—	187·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**10·2**	**45·1**	**468·1**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**6 951.6**	**15 975·6**	**62 480·1**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	4 843·7	9 461·3	29 436·—
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	849·5	8 598·—
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	275·4	—	2 817·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**3 614·8**	**2 074·—**	**57 057·5**
299/18. Soda *(soda)* . . .	36·9	—	41·—
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	2 041·3	—	34 577·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	155·—	—	2 705·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	15·2	11·—	98·2
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**183·8**	**257·5**	**2 592·2**

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *(January—August)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**957·1**	**1 556·2**	**11 773·9**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	657.4	703·—	5 124·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**93·1**	**68·7**	**460·1**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**25 741·2**	**24 357·8**	**138 951·1**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	7 303·2	6 168·5	18 055·9
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	15·771·3	15 215·—	99 634·7
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	75·6	142·5	538·1
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 233·8	1 501·7	11 832·5
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**854·2**	**1 219·4**	**8 889·2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	197·5	618·2	3 275·—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	203·8	396·6	3 428·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**87·7**	**47·8**	**487·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**20 700·—**	**11 843·2**	**191 545·4**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	8 247·1	5 328·1	73 041·6
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	4 040·—	—	43 749·4
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 639·4	1 775·4	22 073·4
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	2 208·7	1 255·4	13 088·1
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**1 778·2**	**213·1**	**8 410·2**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**223·9**	**34·—**	**534·2**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Sierpień *(August)*	1937	— 759.671.8
Lipiec *(July)*	1937	— 781.510·7
Sierpień *(August)*	1936	— 659.764·1
Od początku roku *(January — August)*	1937	— 5.884.058·8
" " " " "	1936	— 4 896.808·6

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January — August*
Przywóz *(imports)*		**1 129·7**	**396·1**	**6 358·7**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 - 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	30.—	—	30·—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1, 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	67·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	46·9
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	76·—	277·2	3 059·6
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	100·—
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226 - 229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	—	2·2
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	26·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	70·3	76·6
296/1—300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	1.437·9
30(/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	1 000·1	—	1 279·—
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	5·9	—	24·3
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	3·5	—	122·5
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	—	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	1·8	4·5	9·6
	Różne *(various)* .	12·4	44·1	63·7
Wywóz *(exports)*		**1 866·7**	**995·8**	**11 908·4**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	36·1	0·2	209·5
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1 020·4	487·1	6 239·6
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	—	220·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	6·4	—	28·5
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	7·7
76	— Kawa *(coffee)*	66·2	69·3	290·1
78	— Herbata *(tea)* . .	0·4	—	2·5
	Kakao *(cocoa)* . .	4·1	18·1	175·6

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January — August*
81, 82	— Korzenie *(spices)*	0·6	0·5	7·9
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	0·5
95—97	— Żywica *(resin)* . .	31·5	31·1	118·3
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	85·8
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	21·5	10·—	31·5
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—	3·3	26·—
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	3·1	4·7
148	— Kamienie *(stones)*	—	20·—	641·—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	85·—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	3·1	—	[illegible]
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	0·2	0·2
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	11·7	—	30·8
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	3·8	2·—	6·—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	66·2	25·7	350·7
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	38·6	88·6	428·6
216	— Tran *(cod-liver oil)*	3·5	5·5	102·5
219	— Stearyna *(stearine)*	—	1·8	32·2
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	—	—	0·1
276 - 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	1·4	—	1·4
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	1·—	—	11·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	28·8	0·3	151·7
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* . .	3·—	19·8	56·3
404	— Sadze *(soot)* . . .	—	—	22·4
424—428	— Garbniki	189·—	50·—	1 113·1
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	84·3	—	84·3
492 - 513	— Skóry *(skins)* . .	59·7	27·—	290·6
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	2·7	0·4	3·1
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	0·8	—	25·8
679	— Worki *(bogs)* . .	16·2	—	16·2
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	5·4	54·6
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . *(wood goods)*	8·4	—	11·6
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	21·1	—	21·1
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	2·1	—	2·1
792—803				
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	3·3
809 - 819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	30·7	62·5	418·4
925—981	Metale różne . . — *(various metals)*	—	2·—	11·3
930—965	Wyroby żel. i metal. — *(iron ware & steel ware)*	57·5	8·2	133·8
966	— Cyna *(tin)*	—	—	56·5
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	45·9	37·2	253·5
	Różne *(various)* .	—	16·5	36·5
Przywóz i wywóz razem		**2 996·4**	**1 391·9**	**18 267·1**

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January — August*
	Przywóz *(imports)*	**3 266·8**	**4 725·—**	**33 202·2**
1—4	— Zboże . . . . . *(grain)*	0·2	1·9	2·1
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various))*	1·1	1·—	28·1
24—26	— Nasiona oleiste różne . . . . . . *(various oils seeds)*	—	0·2	1.2
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	36·6
27/1—3	— Mąka *(flour)* . .	238·1	271·1	955·8
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)* . .	—	8·—	9·7
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	125·—
40—50	— Warzywa . . . . *(greens)*	1·—	0·5	8·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	11·8	4·7	16·5
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	1·4	6·5	9·5
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·—	1·2	8·2
76	— Kawa *(coffee)* . .	8·1	—	21·4
77	— Cykoria *(succory)*	1·1	1·5	3·9
78	— Herbata *(tea)* . .	—	—	—
80	— Kakao *(cocoa)* .	0·3	0·3	4·9
81, 82	— Korzenie . . . . . *(spices)*	—	—	7·4
95, 97	— Żywica . . . . . . *(resin)*	—	1·6	3·9
104/3	— Trawa morska . . *(sea grass)*	—	—	2·1
125	— Jaja *(eggs)* . . .	4·7	12·2	27·2
127—200	— Oleje . . . . . . *(oils)*	1·3	1·8	5·2
128/1-4	— Ser *(cheese)* . .	0·1	—	0·3
131	— Pierze . . . . . . *(feather)*	—	—	—
136	— Kości *(bones)*	—	—	209·8
137/2a. b	— Jelita . . . . . . *(casings)*	0·7	—	5·2
205	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(fats & oils vegetable origin.)*	15·7	—	44·9
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe . . . . . . *(raw fats of animal origin)*	8·3	0·5	118·9
225	— Gliceryna . . . *glycerine*	—	—	23·8
228	— Makaron . . . . *(macaroni)*	4·7	19·—	53·1
243/1 2	— Konserwy mięsne . *(meat preserves)*	0·1	0·1	0·2
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)* . .	2·1	0·5	3·3
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	1 465·—	3 530·1	21 075·9
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	48·6	82·2	337·4
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	101·6	—	101·6
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	3·2	7·3	71·2
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)* .	—	—	3 648·9
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak . . . . . *(ammonia)*	—	—	1 040·—
405—425	— Farby *(paints)* .	0·6	1·8	5·9
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	0·1	0·7	1·—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* . .	4·—	1·7	12·8
466—470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·5	0·2	2·5
492—513	— Skóry *(skins)* . .	24.6	25·8	117·6
534—559	— Wyroby skórzane . *(leather goods)*	0·2	—	0·8
573—622	— Tkaniny . . . . . *(textile fabrics)*	218·5	216·2	907·1
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	19·4	9·1	48·5
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	3·5	1·6	6·6
646—648	— Sznury *(ropes)* .	0·2	1·—	4·5
720, 724	- Kauczuk *(rubber)*	—	—	2·2
725—746	- Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	1·3	3·4	7·9
749, 750, 751	— Deski i łaty . . *(boards & laths)*	802·—	251·1	2 841·—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	20·—	14·5	62·8
776	— Meble . . . . . . *(bentwood furniture)*	0·8	5·7	13·—
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)* .	57·1	77·—	328·4
836—847	— Książki i broszury *(books)*	—	0.2	0·4
862—887	— Wyroby ceram. . *(ceramic products)*	0·8	1·6	14·7
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	2.1	22·9	30·2
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	10·—
930-965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	132·4	116·6	488·4
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
	Różne *(various)* .	57·5	21·7	284·7
	Wywóz *(exports)*	**5 558·9**	**7 506·2**	**42 350·4**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . . *(fruit stones)*	5·6	5·5	20·2
24—26	— Nasiona oleiste . *(oil seeds)*	96·4	59·2	1 591·8
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various)*	1·3	163·5	169·9
24/1—3	— Mąka *(flour)* . .	20·9	63·8	88·1
28	— Kasza *(grits)* . .	1·7	1·8	12·8
30	- Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1 436·9	3 269·1	15 056·8
31	— Krochmal *(starch)*	5·5	—	18·9
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	8·4	60·6	1 075·4
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . *(dried fruit)*	55·2	28·9	683·5
62-72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	3·—	3·6	23·4
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·2	0·1	10·5
76	— Kawa *(coffee)* . .	45·3	37·3	525·2
78	— Herbata *(tea)* . .	19·3	18·1	108·3
80	— Kakao *(cocoa)* .	82·9	143·1	970·9
81—82	— Korzenie *(spices)*	24·2	15·—	78·9
89	— Rośliny lecznicze . *(medicinal plants)*	11·2	6·9	44·2
95, 97	— Żywica *(resin)* .	179·3	65·1	1 264·5
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . . *(sea, grass, reed)*	5·1	28·4	93·7
117	— Śledzie *(herrings)*	11·6	3·—	28·6
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	210·1	98·1	364·2
128/1—4	— Sery *(cheese)* . .	1·1	—	2·—
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	7·9	1·2	21·2
137/2a, b	— Jelita *(casings)* .	17·4	3·1	61·7
143/1—3	— Muszle *(shells)* .	—	—	40·9
148	— Kamienie *(stones)*	43·6	19·2	75·—
150	— Glinki ceramiczne *(ceramie clay)*	386·—	5·2	792·7
154	— Cement *(cement)* .	—	—	2·6
156/1—2	— Talk *(talc)* . . .	—	—	0·4
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	171·6	368·6

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	38·8	7·4	103·6
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	0·2	5·9
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	9·2	1·7	16·9
200—8, a. b, c.—Wazelina *(waseline)*	25·6	6·7	148·5
203—204 — Wosk *(wax)* . .	7·7	19·2	67·1
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	255·3	272·9	1 794·6
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	0·3	—	0·4
215, 217—218— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	431·—	260·5	2 367·5
216 — Tran *(whale oil)* .	157·1	123·4	556·9
219 — Stearyna *(stearine)*	9·6	1·5	91·7
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	20·8	16·2	87·8
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	0·7	0·7
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	22·8	0·8	29·—
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	3·2	118·3	128·3
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	203·—	25·—	294·8
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	0·6	2·7
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	100·8	100·—	543·2
408 — Sadze *(soot)* . .	0·1	27·3	85·9
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	22·4	67·7	273·2
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	125·—	156·1	1 073·8
429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	3·8	5·3	22·6
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·9	8·7	12·2
487 — Celuloid *(celluloid)*	10·7	—	18·7
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	220·9	262·5	1 534·8
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	75·2	30·8	1 690·8
597-605. 613 — 606 — Bawełna *(cotton)*	9·7	15·7	44·4
622 — Tkaniny *(textiles)*	16·5	155·6	203·7

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
624 — Juta *(jute)* . . .	—	0.5	21·—
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	10·2	6·—	51·9
646—648 — Sznury *(ropes)* .	0·4	4·8	38·1
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	28·9	110·7	619·—
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	17·5	20·7	101·3
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	99·8	33·2	134·—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	101·9	53·4	183·4
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	29·8	—	42·5
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	16·7	—	70·5
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	22·2	13·3	83·1
826 — Papier *(paper)* .	193·1	274·6	2 227·4
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	100·—	178·4	525·3
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	4·1	10·9	35·3
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	18·8	1·4	28·9
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	84·—	43·—	262·3
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	5·5	1·1	56·6
930 - 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	—	311·4	611·—
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	0·1	—	0·1
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	25·—	21·4	144·9
977 — Miedź *(copper)* .	266·5	304·—	1 609·4
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	4·5	11·—	210·1
Różne *(various)* .	77·3	150·1	499·7
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**8 825·7**	**12 231·2**	**75 552·6**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Sierpień *(August)* . . . . 1937 — 771.493·9
Lipiec *(July)* . . . . 1937 — 795.133·8
Sierpień *(August)* . . . . 1936 — 667.377·8
Od początku roku *(January - August)* . 1937 — 5.977.878·5
„ „ „ „ „ 1936 — 4.981.719·1

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	62	32	92.895	63	51	89.197	182.092	1
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	7	5	3.615	7	3	2.170	5.785	16
Anglia *(Great Britain)*	30	5	45.968	28	23	48.009	93.977	3
Dania *(Denmark)*	55	33	28.239	55	34	29.161	57.400	8
Estonia *(Estonia)*	19	2	14.271	20	15	14.597	28.868	13
Finlandia *(Finland)*	35	8	40.346	33	18	36.522	76.868	6
Francja *(France)*	7	—	32.334	7	2	32.334	64.668	7
Grecja *(Greece)*	8	1	21.453	9	8	24.234	45.687	11
Holandia *(Holland)*	14	12	6.160	16	10	6.439	12.599	14
Jugosławia *(Iougoslavia)*	2	1	3.884	1	1	1.135	5.019	17
Łotwa *(Latvia)*	19	2	20.687	19	7	20.688	41.375	12
Niemcy *(Germany)*	65	31	41.194	61	44	40.915	82.109	4
Norwegia *(Norvay)*	35	16	24.323	34	23	27.093	51.416	9
Panama *(Panama)*	3	1	4.040	2	1	3.195	7.235	15
Rumunia *(Roumania)*	1	1	2.221	—	—	—	2.221	18
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	8	6	24.951	8	5	24.951	49.902	10
Szwecja *(Sweden)*	109	33	73.060	109	88	72.957	146.017	2
Węgry *(Hungary)*	1	—	346	1	1	346	692	19
Włochy *(Italy)*	13	1	37.558	14	13	41.047	78.605	5
Razem *(total)*	**493**	**190**	**517.545**	**487**	**347**	**514.990**	**1.032.535**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	528	189	533.422	537	399	535.046	1.068.468	—
Ten sam mies. 1936 *(August 1936)*	*430*	*186*	*464.864*	*419*	*317*	*457.965*	*922.829*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	3.679	1.593	3.653.299	3.682	2.639	3.661.337	7.314.636	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	3.139	1.349	3.184.543	3.137	2.391	3.172.557	6.357.100	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. sierpniu 1937 r. 1049'7 n. r. t;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 45;
c) średni postój statków w porcie 49,8 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU SIERPNIU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Bałtyk i Skagerak	Morze Północne	
Łososie	—	—	—	—	—	—	—	—
Mielnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Troć	—	—	—	—	630	—	—	630
Stornia	16.300	38.760	7.880	14.150	23.000	700	—	100.790
Zimnica	5 750	1.820	350	500	—	260	—	8.680
Gładzica	2.700	—	60	540	—	200	—	3.500
Skarp	250	7.510	50	450	3.200	—	—	11.460
Śledzie morskie	3.240	—	—	—	—	—	935.250	938.490
Śledzie rzeczne	—	—	—	—	—	3.700	—	3.700
Węgorze	2.050	2.770	14.430	500	3.360	—	—	23.110
Wątłusze czyszczone bez głów	2.980	—	—	—	—	15.430	—	18.410
Węgorzyce	—	7.550	—	—	50	—	—	7.600
Wątłusze	14.120	8.120	3.650	400	3.700	10.650	—	40.640
Makrele	—	—	—	—	—	2.100	—	2.100
Szczupaki	830	150	1.830	—	3.290	—	—	6.100
Okonie	—	—	550	—	2.650	—	—	3.200
Płotki	—	—	600	—	2.450	—	—	3.050
Certy	60	—	1.100	—	—	—	—	1.160
Homary	—	—	—	—	—	—	—	80
Solca vulgaris	—	—	—	—	—	—	90	90
Hippoglossius	—	—	—	—	—	—	20	20
Gadus merlangus	—	—	—	—	—	—	1.560	1.560
Gadus vireus	—	—	—	—	—	—	4.140	4.140
Razem w kg	**48.280**	**66.680**	**30.500**	**16.540**	**42.330**	**33.120**	**941.060**	**1.178.510**
Wartość w zł	17.964	29.322	36.509	7.284	28.944	8.353	424.533	128.376
Miesiąc ubiegły w kg	63.350	42.060	72.500	69.910	32.860	32.860	—	313.540
Razem od pocz. r. w kg	1.792.990	1.094.530	1.092.820	260.260	346.860	962.160	941.060	6.490.680

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Sierpień *(August)*				Lipiec *(July)*	Sierpień *(August)*				Lipiec *(July)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**166**	—	**166**	**154**	**5**	**52**	**502**	**559**	**937**
Dover	—	27	—	27	51	—	—	—	—	—
Hull	—	37	—	37	6	—	31	—	31	17
Londyn	—	102	—	102	97	5	21	502	528	920
Argentyna	**4**	—	**76**	**80**	**5**	**6**	—	**462**	**468**	**7**
Buenos Aires	4	—	76	80	5	6	—	462	468	7
Belgia	—	**46**	—	**46**	**47**	—	**5**	—	**5**	**6**
Antwerpia	—	46	—	46	47	—	2	—	2	6
Gandawa	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—
Brazylia	**5**	**3**	**15**	**23**	**1**	**19**	—	**349**	**368**	—
Rio de Janeiro	4	3	5	12	—	10	—	—	10	—
Rio Grande do ful	—	—	—	—	—	4	—	338	342	—
Santos	1	—	6	7	1	5	—	11	16	—
Victoria	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—
Dania	—	**167**	**67**	**234**	**210**	—	**11**	**24**	**35**	**107**
Kopenhaga	—	161	67	228	208	—	11	24	35	107
Inne porty	—	6	—	6	2	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	**10**	—	**7**	—	**7**	**10**
Tallinn	—	—	—	—	10	—	7	—	7	10
Finlandia	—	**22**	—	**22**	**13**	—	**3**	—	**3**	**2**
Helsinki	—	22	—	22	12	—	3	—	3	2
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Francja	**14**	**248**	**13**	**275**	**150**	—	**324**	**153**	**477**	**932**
Boulogne sur Mer	14	56	13	83	—	—	—	—	—	—
Cherburg	—	—	—	—	—	—	43	16	59	—
Le Havre	—	192	—	192	150	—	281	137	418	932
Holandia	—	**16**	—	**16**	**14**	—	—	—	—	**9**
Amsterdam	—	1	—	1	10	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	15	—	15	4	—	—	—	—	9
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**175**
Halifax	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175
Łotwa	—	**2**	—	**2**	—	—	—	—	—	**1**
Ryga	—	2	—	2	—	—	—	—	—	1
Niemcy	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	**3**
Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3
Norwegia	—	**9**	—	**9**	**9**	—	**3**	—	**3**	**4**
Oslo	—	9	—	9	4	—	3	—	3	2
Inne porty	—	—	—	—	5	—	—	—	—	2
Stany Zjedn. Am. P.	—	**88**	**271**	**359**	**1.362**	—	**227**	**498**	**725**	**892**
New York	—	88	271	359	1·362	—	227	498	725	892
Szwecja	—	**32**	—	**32**	**31**	—	**19**	**1**	**20**	**24**
Göteborg	—	7	—	7	6	—	1	—	1	7
Kalmar	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	2	—	2	4	—	—	—	—	2
Sztokholm	—	17	—	17	17	—	6	—	6	10
Inne porty	—	5	—	5	4	—	12	1	13	5
Via W. M. Gdańsk	—	**2**	—	**2**	—	—	**2**	—	**2**	—
Gdańsk	—	2	—	2	—	—	2	—	2	—
Wycieczki morskie	—	**2.415**	—	**2.415**	**1.011**	—	**2.274**	—	**2.274**	**1.511**
G. A. L.	—	2.415	—	2.415	1.011	—	2.274	—	2.274	1.511
Razem . . .	**23**	**3.216**	**442**	**3 681**	**3 018**	**30**	**2 927**	**1 989**	**4 946**	**4 620**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — HENRYK TETZLAFF

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36